TYGODNIK • 12. 12. 1976

CENA 3 ZŁ

50
1327

SKRZYDLATA POLSKA

III SESJA STAŁEJ KOMISJI LOTNICTWA CYWILNEGO RWPG

W hołdzie wodzowi Wielkiej Październikowej Rewolucji Socjalistycznej delegaci złożyli wieniec pod pomnikiem Lenina w Poroninie.

Zdjęcia: B. Koszewski

W dniach 23—26 listopada br. obradowała w Zakopanem III Sesja Stałej Komisji Lotnictwa Cywilnego Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej.

W sesji wzięły udział delegacje lotnictwa cywilnego:

Bułgarii, której przewodniczył wiceminister Transportu — **W. Wieliczkow;**

Czechosłowacji, której przewodniczył wiceminister Transportu — **J. Podzimek;**

Kuby, której przewodniczył w zastępstwie szefa lotnictwa cywilnego — **O. Interian;**

Mongolii, której przewodniczył szef Głównego Zarządu Lotnictwa Cywilnego — **S. Sanchmiataw;**

Niemieckiej Republiki Demokratycznej, której przewodniczył wiceminister Transportu — **K. Henkes;**

Polski, której przewodniczył wiceminister Komunikacji gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski;** w skład delegacji wchodzili m.in. dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego **M. Roman,** dyrektor Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „PZL" **K. Kuczyński,** wicedyrektor CZLC **A. Misiorek,** dyrektor PLL LOT. **W. Wilanowski;**

Rumunii, której przewodniczył zastępca naczelnika departamentu lotnictwa cywilnego — **G. Badea;**

Węgier, której przewodniczył sekretarz stanu Ministerstwa Komunikacji i Łączności — **K. Abracham;**

Związku Radzieckiego, której przewodniczył wiceminister Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego — **S. Pawłow.**

W czasie sesji wiceprezes Rady Ministrów **Alojzy Karkoszka** przyjął w obecności ministra Komunikacji **Tadeusza Bejma** przewodniczących delegacji krajów uczestniczących w obradach. Na spotkaniu omówiono problemy związane z dalszym pogłębieniem i rozwojem współpracy w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

Obradom przewodniczył — w zastępstwie nieobecnego na sesji przewodniczącego Stałej Komisji Lotnictwa Cywilnego RWPG, ministra Lotnictwa Cywilnego ZSRR, marszałka lotnictwa, Borysa P. Bugajewa — wiceminister **S. Pawłow.**

Stała Komisja Lotnictwa Cywilnego RWPG, która obradowała w sali posiedzeń Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Zakopanem, rozpatrzyła i przyjęła propozycje, wynikające z postanowień ostatnich sesji oraz posiedzeń Komitetu Wykonawczego RWPG, a dotyczące dalszego rozwoju współpracy w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Komisja opracowała sprawozdanie z pracy w roku 1976 i ustaliła plan działania na 1977 r.

Stała Komisja Lotnictwa Cywilnego RWPG wyraziła głębokie oburzenie i zaprotestowała przeciwko barbarzyńskim poczynaniom przestępczych elementów w związku z zamachami na samoloty lotnictwa cywilnego Republiki Kuby. 6 października br. dokonano zamachu na samolot pasażerski towarzystwa lotniczego „Cubana", w którym zginęły 73 osoby.

W czasie przerwy w obradach delegaci złożyli wieniec przed pomnikiem Lenina w Poroninie oraz zwiedzili miejscowe Muzeum Lenina.

Przewodniczący delegacji odwiedzili Kraków i Wieliczkę zwiedzając m.in. Wawel, Muzeum Lotnictwa i Astronautyki oraz kopalnię soli.

W dniach 26—27 listopada delegatów Stałej Komisji Lotnictwa Cywilnego RWPG gościła serdecznie Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Mielec". Gości zapoznano z pracą zakładów oraz bieżącą produkcją lotniczą. Na okolicznościowej wystawie oraz na specjalnym pokazie demonstrowano w Mielcu sprzęt produkowany przez polski przemysł lotniczy, który eksportowany jest w większości do krajów RWPG. Goście naszego przemysłu lotniczego i mieleckiej wytwórni obejrzeli na ziemi i w powietrzu: motoszybowiec SZD-45 „Ogar", śmigłowiec Mi-2 oraz samoloty PZL-104 „Wilga", PZL-106 „Kruk", PZL-110 (Socata Rallye 100 ST), An-2, M-15 i TS-11 „Iskra".

Organizacja pobytu w naszym kraju delegatów Stałej Komisji Lotnictwa Cywilnego RWPG — bardzo sprawna.

Obszerniej o problematyce obrad III Sesji w Zakopanem napiszemy w następnym numerze.

Obrady Sesji odbywały się w sali posiedzeń Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Zakopanem. W prezydium obrad przemawia przewodniczący delegacji polskiej, wiceminister Komunikacji gen. dyw. pil. Jan Raczkowski.

NASTĘPNY ŚWIĄTECZNY NUMER „SKRZYDLATEJ"

będzie liczył 40 stron (cena 6 zł) i przyniesie m.in. następujące pozycje:

- KORESPONDENCJE: Z AUSTRII, FINLANDII I FRANCJI
- PRZYGODA ŻYCIA
- HISTORIA JEDNEGO PLAKATU
- JUTRO LOTNICTWA GOSPODARCZEGO W POLSCE
- FILMOWANIE SPADAJĄCYCH SKOCZKÓW
- SALUT DLA ŚWIATOWIDA
- MOTOSZYBOWIEC „OGAR" (plan)
- OBLOT „MISIA"

NASZA OKŁADKA:

Lotnicze małżeństwo Aniela i Zbigniew Staryszakowie z Aeroklubu Rzeszowskiego, czołowa załoga samolotowa kraju. O „Mocnych skrzydłach Rzeszowa" piszemy na stronach 6—7.

Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI

PILOT, który samoloty "uczy" latać

Spotkać się z Tadeuszem Gołębiewskim, to wcale nie takie proste, nie dlatego jednak, że unika spotkań. Nie, on przepada za kontaktami z ludźmi, wychował się przecież w kolektywnej społeczności, jest jednym z członków kilkunastotysięcznej załogi WSK-„PZL" w Mielcu i ma swój określony udział w produkcji samolotów An-2, „Iskra" i M-15, ale każdy dzień swej pracy dokładnie programuje. W jego sytuacji jest to niezbędne, jako że do wyjątkowej dyscypliny wewnętrznej zmusza go uprawiany zawód pilota doświadczalnego.

Sympatyczny, pracowity, doświadczony i zdyscyplinowany — takim jest właśnie laureat „Błękitnych Skrzydeł" za rok 1975, honorowej nagrody „Skrzydlatej Polski". Jego dzień pracy z pozoru jest tylko szablonowy; zaczyna się albo wcześnie rano i trwa do zachodu słońca, do wykonania zadania, albo też później i później się kończy. W każdym razie — najpierw rozpoczyna od zapoznania się z planem lotów, sytuacją meteorologiczną, następnie przechodzi badania lekarskie, uzupełnia dokumentację, sprawdza i przygotowuje osobiste wyposażenie do lotów. Wzbija się w powietrze, realizuje program lotu, po nim pisze sprawozdania, opiniuje, analizuje wykonane próby, dzieli się swymi spostrzeżeniami z mechanikami, konstruktorami. Ba, cieszy się, jeżeli wygospodaruje trochę czasu i może znaleźć się wśród producentów mieleckich samolotów, podpatruje wtedy pracę budowniczych „Antków", „Iskier" i M-15 i jest wtedy mile podbudowany, pewny tego co od wielu lat sam robi.

Powiem tu z satysfakcją, że Tadeusz Gołębiewski, gdy zwróciłem się do niego z prośbą o rozmowę dla „Skrzydlatej", wygospodarował nie godzinę, jak prosiłem, a cały jesienny dzień. Przez szacunek dla tygodnika, jak sam powiedział, który zawsze od początku do końca czyta i który wyróżnił go najbardziej sympatyczną nagrodą. Jest w jego zbiorach na pierwszym miejscu.

★

— Panie Tadeuszu, jest pan pilotem doświadczalnym, ale bliżej — co to znaczy?

— Nie odpowiem panu suchą definicją. W każdym razie, a mówię to na podstawie własnej wiedzy i doświadczenia, pilot doświadczalny jest to człowiek spełniający odpowiednie wymagania, jeżeli chodzi o przepisy lotnicze odnośnie zakresu wiedzy i praktyki lotniczej. Musi posiadać określone predyspozycje psychiczne i fizyczne do wykonywania czynności pilota — dowódcy statku powietrznego w lotach próbnych. Kwalifikacje te potwierdza minister Komunikacji wydaniem odpowiedniej licencji; jego też (i tylko jego) opinii o statkach powietrznych, poddanych próbom, wysłuchuje Państwowy Nadzór Lotniczy.

Proszę mi wybaczyć nieskromność, ale mówię tu ogólnie — w założeniu to specjalista najwyższej klasy w lataniu, w teorii i praktyce. Musi się wyróżniać solidnością, analitycznym podejściem, skrupulatnością, wnikliwością, najwyższą odpowiedzialnością, odwagą i umiłowaniem lotnictwa. Człowiek, który uczestniczy w konstrukcji samolotu, poprzez wydawane opinie i propozycje zmian. Powiedziawszy trochę frywolnie — pilot, który samoloty „uczy" latać.

— An-2, „Iskry" są budowane przez doskonałych fachowców — monterów, mechaników, ludzi bardzo różnych zawodów — czy w tej sytuacji konieczne jest sprawdzanie każdego samolotu w powietrzu, jako że każdy z nich, zanim przekazany jest odbiorcy, wzbija się w przestworza właśnie z pilotem doświadczalnym? Czy to jest niezbędne i po co to wszystko?

— Po prostu potrzeba ta wynika z faktu, że wszystkie maszyny muszą mieć potwierdzenie najwyższej sprawności technicznej. Pracować na nich będą ludzie, chodzi o ich pełne bezpieczeństwo, a dokładna ich kontrola na ziemi i w locie pozwala na eliminację usterek i na doskonalenie samolotów. Solidność, pewność i niezawodność — jest od lat najlepszą wizytówką dla samolotów, które powstają w Mielcu. Właśnie te samoloty mają w świecie opinię bezpiecznych i wydajnych.

— Często porównuje się loty doświadczalne do lotów bojowych polskich lotników w okresie II wojny światowej. Uzasadnia się, że to podobny stopień napięcia, że niemal wprost z hal produkcyjnych itd. A jak Pan sądzi?

— Myślę, że takie porównanie nie jest najściślejsze, powtórzę za wspaniałym pilotem doświadczalnym naszych czasów, Andrzejem Abłamowiczem: „Nikogo nie zestrzeliłem!" Ale to nie jest, i dobrze, miarą wartości pilota. Czym więc uzasadnić takie porównanie? Może podobnym ryzykiem, służeniem sprawie ze wszystkich sił, męską próbą sił, zmaganiem się z własnymi słabościami na drodze do osiągnięcia wyznaczonego celu?

— Zasiada Pan w An-2, M-15 i „Iskrach", a w których najlepiej się Pan czuje?

— Czy ja wiem. Latałem już na 49 typach statków powietrznych, oblatałem 1 627 samolotów, tzn. wykonałem na nich próby. Przedsiębiorstwo nasze powierzało mi sześciokrotnie odpowiedzialne zadanie oblotu prototypów skonstruowanych i wyprodukowanych przez wspaniałą załogę samolotów, ale nigdy nad tym się głębiej nie zastanawiałem. Każdy samolot to bardzo odrębna indywidualność — z pełnym zbiorem cech, wad i właściwości, które dopiero w locie poznajemy i wykrywamy. Tam w powietrzu, sam na sam z owym nieznanym, przyglądamy mu się, poznajemy. Proszę pana, maszyny to jak ludzie, bywają skryte, czasami kapryśne, przyjacielskie, ale i narowiste. Są i wspaniałe; uczymy latać wszystkie.

— Pamięta Pan An-2 z 1960 roku, oblatuje — i dzisiejsze. Czy jest między nimi różnica?

— Tak, są udoskonalone przez konstruktorów, technologów i bezpośrednich budowniczych z wytwórni. Unowocześnienia poszły w kierunku poprawienia właściwości lotnych, warunków eksploatacji w locie i na ziemi oraz wyposażenia, które ułatwia użytkowanie tego wspaniałego samolotu — w gospodarce przemysłowej i rolniczej. Zresztą „Antki" mają tak szerokie zastosowanie, że raczej pytajmy, gdzie jeszcze ich nie ma.

— Gdy Pan zasiada za sterami, o czym wówczas myśli, jak się Pan czuje?

— Każdy próbny lot niesie coś nowego, wymaga bardzo wnikliwego przygotowania i opracowania naziemnego. Najczęściej zadania do lotu są obszerne, prócz normalnych czynności pilotażowych musimy tak opracować podział uwagi na cały lot, aby tę masę

Na zdjęciu: Tadeusz Gołębiewski przed kolejnym lotem, tym razem na An-2.

Zdjęcie: W. Parkosz

czynności wykonać, pomiary zarejestrować, spostrzeżenia zapisać. A przy próbach bardzo skomplikowanych i niebezpiecznych dochodzi jeszcze cały szereg warunków bezpieczeństwa, dodatkowych obowiązków, no i emocje. Problem w odporności psychicznej, sile zaufania do tych, którzy przygotowali maszynę i do samego siebie. I wreszcie przysłowiowe naciśnięcie guzika, uruchamiającego cały system zaprogramowany i rozpoczyna się realizacja wyznaczonego celu na dany lot. Właśnie na celu koncentruję całą uwagę. Oczywiście, że w praktyce to nie wygląda aż tak dramatycznie, w każdym locie znajduję choćby chwilę wyłącznie dla siebie, poza programem lotu, która niejako regeneruje siły, odpręża i w nawale pracy podkreśla piękno latania.

— Ma Pan z pewnością duże doświadczenie lotnicze, ale bliżej: jak długo przebywał Pan już w powietrzu?

— Pilotem jestem od 25 lat. Mam za sobą 100 skoków ze spadochronem, 163 loty szybowcowe i 11 400 lotów samolotowych. Łącznie „szybowałem" w przestworzach przez ponad 7 300 godzin.

— I na podstawie Pana tak bogatego doświadczenia: czy w oblatywaniu istnieje zawsze czynnik zaskoczenia, wynikający choćby i z niespodzianek technicznych?

— W próbach samolotów, powstających seryjnie, niespodzianki techniczne praktycznie nie występują, sprzęt jest znany i to tym lepiej, im seria jest dłuższa. Inaczej ta sprawa wygląda w próbach prototypów, gdy znamy jedynie wyniki obliczeń konstrukcyjnych, dmuchań tunelowych modelu i prób statycznych samolotu. Wtedy program badania samolotu w locie tak jest opracowany i wykonywany, aby stopniowo poznawać „egzemplarz". Przewiduje się zawsze ewentualne nieprawidłowości, ustala środki i sposoby postępowania, tak by liczbie startów odpowiadała liczba lądowań. Mimo wszystko, jak wykazuje praktyka, niespodzianki techniczne zdarzają się i zawsze atakują z zaskoczenia. Być może nawet, że w tym jest trochę analogii do pana wcześniejszego porównania lotów bojowych z doświadczalnymi. I tu i tam — decydującą rolę odgrywają ludzie, ich kwalifikacje moralne i zawodowe, a także jakość sprzętu.

— Ciągle czuję jakiś niedosyt, jeżeli chodzi o Pana stany i odczucia, proszę mi wybaczyć, ale pytać będę dalej. W powietrzu jest Pan sam: maszyna, przyrządy, ale przecież właściwie nie sam. Czuwają i współpracują z Panem ludzie na ziemi — inżynierowie, technicy?

— O tak. Chociaż fizycznie ta współpraca „z tymi co na ziemi" ogranicza się do bardzo wąskiego wycinka pomocy i zabezpieczenia, to jednak walory psychiczne stanowią tu niebagatelny czynnik w trudnej pracy w powietrzu. Z niezwykłym sentymentem i przyjemnością wspominam takie próby wysoko nad ziemią, kiedy to będąc na ciągłym nadawaniu, realizowałem punkt po punkcie zadania lotu, a na ziemi, wsłuchujący się w każdy mój oddech, ludzie z działu prób z niemniejszym ode mnie natężeniem emocji oczekiwali na wiadomości. Zawsze ta współpraca, współdziałanie są silne, zobowiązujące i wykraczające daleko za ramy tzw. obowiązku. A sceneria: subtelna cisza radiowa kolegów latających, sanitarka czy wóz strażacki pędzące gdzieś obok, ale widoczne, wysłane najczęściej, by pilot wiedział, że się czuwa — zobowiązują, budują i wiążą nas wszystkich od startu, lotu do lądowania w lotniczą rodzinę. Może posłużę się tu jeszcze choćby urywkiem wiersza, zaczerpniętego właśnie ze „Skrzydlatej", a który też jest na temat:

„...jednego tylko nie wie ten lekki
człowiek ponad nami,
że ja tu stoję, patrzę
i trzymam go w górze
w niebie, w lazurze —
oczami..."

Myślę, że pięknie on oddaje pracę w powietrzu i na ziemi.

— Drugi etap Pana działalności jest już na ziemi. Czekają mechanicy, konstruktorzy — co im Pan przekazuje?

— Bardzo krótkie, staram się, aby zawsze — rzetelne spostrzeżenia. To konstruktorom, mechanikom natomiast — to co ich najbardziej interesuje. Pochwały, albo uwagi o stanie technicznym samolotu. Cieszę się ogromnie, gdy mogę powiedzieć, że „bez uwag". I tak też jest najczęściej. Mechanicy — w większości są to ludzie oddani swej pracy bez reszty, o dużej wiedzy i ambicji technicznej, wysokich kwalifikacjach. Darzę ich ogromnym zaufaniem, to ich przecież zasługa, że w naszej pracy nie ma awarii, a loty są w pełni bezpieczne.

— Miałem kiedyś okazję być pasażerem „taksówki powietrznej", którą Pan pilotował na trasie do Białej Podlaskiej. Warunki atmosferyczne nie były wtedy najlepsze, a mimo to lot odbywał się niemal jak po równej drodze, choć „Antki" dość mocno reagują na podmuchy wiatru. Ciekaw jestem — jak Pan to robił?

— Pamiętam i ten lot, były w samolocie dzieci, starałem się więc, i to bardzo, aby przelot był możliwie przyjemny. Jak to robiłem? Powiem panu szczerze, że ten samolot stać jest na to, że można bezpiecznie i gładko latać.

— Czy to latanie, które Pan uprawia, traktuje jedynie jako zawód?

— To naprawdę szczególny zawód, który doskonali się z każdym kolejnym wzbiciem się w powietrze, wpływa na kształtowanie się osobowości człowieka i jego kwalifikacji. To również najbezwzględniejsza siła w dążeniu do „Per aspera — ad astra", a także najsubtelniejsze piękno życia, spełnienie marzeń młodości, i pasja wieku dojrzałego. Patrząc na własną drogę, z perspektywy ćwierćwiecza, to w moim przypadku konsekwentna, choć nieraz bardzo trudna realizacja złotej myśli Adama Ansyka: „Jeśli wytkniesz sobie drogę — a prostą — to choćby do nieba zalecisz!"

Traktuję ten zawód jako pasjonujące, ale odpowiedzialne zadanie. Jest on okazją do wykazania własnej inwencji, do brania bezpośredniego, wycinkowego udziału w konstrukcji samolotu, właśnie wynikami prowadzonych prób, oceną, orzeczeniami i dokładną relacją, a także wnikliwym, analitycznym sprawozdaniem z lotu.

— A gdyby miał Pan zaczynać?

— Też szedł bym tą samą drogą i dążył do tego samego celu.

— W takim razie, jak się zaczęła Pana przygoda z lotnictwem?

— W roku 1947, w warszawskim Państwowym Liceum Mechaniczno-Lotniczym. Budowałem tu pierwsze modele, później przeszedłem podstawowe szkolenie spadochronowe. Pierwszy skok, inaugurujący moją edukację lotniczą w ogóle, a spadochronową w szczególności, wykonałem na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego dokładnie 18 października 1947 r.

Kolejny etap — praktyczne szkolenie szybowcowe w Mrągowie, w r. 1950. Była to szkoła ślizgowa, ale dla mnie — latania i charakteru. Codzienności towarzyszył wtedy duży wysiłek fizyczny, uczyliśmy się współdziałania, koleżeństwa. Sprawdzaliśmy się i wiązali z polskim lotnictwem.

— Ciągle mówimy o Pana ciężkiej pracy, ale tak naprawdę to się jeszcze nie znamy. Czy mogę więc prosić, aby przedstawił się Pan Czytelnikom „Skrzydlatej"?

— Pochodzę z Warszawy, a „pięćdziesiątka" tuż, tuż. Z pełnym zadowoleniem chcę powiedzieć, że z domu rodzinnego wyniosłem najwspanialsze podstawy życia: ukochanie kraju i poszanowanie człowieka. To sobie najwyżej cenię.

Po ukończeniu warszawskiego liceum, skierowany zostałem do mieleckiej WSK, trafiając na początki „zielonego światła" dla produkcji lotniczej. Równocześnie, jako jeszcze młody chłopak, brałem udział w pracach komitetu organizacyjnego dla powołania Aeroklubu Mieleckiego, przewodniczyłem też jemu. Entuzjaści sportu lotniczego w naszym mieście działali sprawnie i ofiarnie. Pamiętam, że akt zatwierdzający powstanie aeroklubu podpisany został przez płka Jakubika, byłego pilota PLM-Warszawa, wspaniałego człowieka i wychowawcy młodzieży, wielce zasłużonego dla lotnictwa sportowego.

Rozwój produkcji lotniczej w wytwórni zmusił kierownictwo do zabezpieczenia własnej kadry pilotów i instruktorów. Zostałem skierowany na kurs instruktorów spadochronowych w Nowym Targu (1951 r.), instruktorów pilotażu silnikowego w CWL we Wrocławiu (1952 r.) i na kurs kierowników wyszkolenia w Poznaniu. Zdobyłem tam bardzo dużo, mile wspominam instruktorów — Ruczkowskiego, Licewicza, Sojkę, kierownika wyszkolenia Flisa i kpt. Kozielskiego wraz z komendantem CWL mjr. Donigiewiczem. W wyniku — rozpocząłem pracę pilota i prowadziłem szkolenie samolotowe i spadochronowe w aeroklubie, będąc etatowym pracownikiem przedsiębiorstwa równocześnie działałem społecznie na rzecz sportu lotniczego. Wspominam tamten okres ze szczególną sympatią. Z prawdziwą też satysfakcją stwierdzam, że obecny trzon kadry pilotów doświadczalnych WSK — to właśnie wychowankowie Aeroklubu Mieleckiego. Wielu z nich, w tym i ja osobiście, podjęliśmy swego czasu i ukończyliśmy studia na Politechnice Krakowskiej, zdobywając tytuły inżynierów.

W okresie seryjnej produkcji TS-8 „Bies" i przejścia na licencyjną produkcję wielozadaniowych An-2 powierzano mi m. in. funkcję szefa pilotów, wyszkolenie i przygotowanie załóg dla zabezpieczenia samych prób i przebazowania samolotów do odbiorców. Wychodziliśmy z naszą produkcją na rynki zagraniczne — do ZSRR, Bułgarii, Jugosławii, Czechosłowacji, organizowałem więc, czy jak się to mówi — „przecierałem ścieżki" dla przebazowań naszych mieleckich samolotów. Ciekawa praca, wiele bogatego doświadczenia.

Szczególnie chciałem tu jakoś podkreślić współpracę z ludźmi Kraju Rad; może najbardziej się ona rozwinęła już przy budowie polsko-radzieckiego samolotu M-15. Przy oblotach tego samolotu nawiązałem wiele kontaktów, tych służbowych i koleżeńskich oraz przyjacielskich z pilotami Kuźniecowem, Sysojewem, z którymi wspólnie odkrywaliśmy tajniki tego „rolniczego odrzutowca". Wiele się od nich nauczyłem, podobnie jak i od prowadzących próby — Babienki i Małoczajewa, ludzi o głębokiej wiedzy lotniczej i bez reszty lotnictwu oddanych.

Przyjechałem do Mielca, zgodnie ze skierowaniem, na 5 lat, a mieszkam już i pracuję tutaj 27 lat. Tutaj założyłem rodzinę, mam dwoje dzieci — córkę Wandę, syna Andrzeja — studentów Politechniki Warszawskiej, pierwszego i czwartego roku.

Wyróżnienia? Otrzymałem Odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego, Medal 50-lecia Polskiego Sportu Lotniczego i „Błękitne Skrzydła" za r. 1975, przyznane przez bliską mi sercu „Skrzydlatą Polskę".

— I już na koniec: podjął się Pan pionierskiej pracy; opracowania monografii produkcji lotniczej WSK w Mielcu. Może parę słów i na ten temat?

— Jest rzeczą niezbitą, że określona społeczność istnieje, rozwija się i nie ginie, jeżeli ma swoją historię, tradycję, dorobek, na którym uczą się lub z którego czerpią ci co przyjdą po nas. W tym konkretnym przypadku — składa się na ten dorobek wysiłek całej załogi, lata pracy wytężonej, sukcesy i doświadczenia. Czuję się wrośnięty „korzeniami" w zakładową społeczność. Rosłem wraz z nią, a to zobowiązuje. Blisko 40-letnia działalność produkcyjna naszego przedsiębiorstwa, to przecież ponad 90 typów samolotów, produkowanych, remontowanych i eksploatowanych w zakładzie, to przebogata kopalnia wiedzy i jakże wspaniały dorobek. Nie wszyscy o tym pamiętają i nie wszyscy zdają sobie sprawę, że tego było aż tak wiele. Dlatego postanowiłem, że opracuję coś, co pan nazywa monografią produkcji lotniczej WSK w Mielcu, a co w moim założeniu będzie dowodowym zebraniem fotografii, krótkich opisów i to wszystkich statków powietrznych, które wylatywały w świat z naszego lotniska. Ożywię je ludźmi, ich relacjami, wspomnieniami, nazwiskami, ale traktuję to zupełnie wewnętrznie, w sensie, że dla przedsiębiorstwa, dla jego historii.

RYSZARD NICZYPORUK

Nasza czołowa załoga samolotowa, pil. Jan Baran (w głębi) i nawig. Wiesław Targoński z Aeroklubu Rzeszowskiego.

MOCNE SKRZYDŁA RZESZOWA

Rzeszów, to wielce znaczący punkt na lotniczej mapie Polski. Chlubną wizytówką miasta jest rozwinięty przemysł lotniczy. Silniki lotnicze z WSK „PZL — Rzeszów" znane są nie tylko w kraju, ale także na świecie. Na Politechnice Rzeszowskiej kształcą się inżynierowie lotniczy. Rzeszów jest ważnym portem komunikacji lotniczej. Miejscowy Zespół Lotnictwa Sanitarnego służy także kilku sąsiednim województwom. W tych wszystkich placówkach lotniczych znaleźć można wychowanków i członków Aeroklubu Rzeszowskiego, który w br. obchodzi piękny jubileusz 30-lecia swojej działalności. Związki rzeszowskich lotników sportowych z pozostałymi ośrodkami lotniczymi Rzeszowa są bowiem bardzo silne i wzajemnie się zazębiają. Interes jest jeden — dobro i rozwój lotnictwa. Aeroklubowy pilot szybowcowy czy samolotowy, skoczek spadochronowy, modelarz, działacz lotniczy to częstokroć także student wydziału lotniczego, technik lub inżynier lotniczy, pracownik WSK czy Oddziału PLL LOT, pilot lotnictwa sanitarnego. Aeroklub — to miejsce, gdzie znajdują ujście lotnicze zainteresowania szerokich kręgów miejscowej młodzieży. To on umożliwia stawianie pierwszych kroków w powietrzu, uczy i wychowuje; jest kuźnią kadr dla lotnictwa zawodowego i ośrodkiem wyczynu sportowego; jest ważnym ogniwem lotniczego Rzeszowa.

Powyżej: Na starcie X Okręgowych Zawodów Szybowcowych w Rzeszowie. Poniżej: Młodzi rzeszowscy spadochroniarze — harcerze, członkowie Aeroklubu Rzeszowskiego przed kolejnym skokiem.

Trzeba było być wielkim entuzjastą i nie mniejszym optymistą, by trzydzieści lat temu z górą dążyć uparcie do powstania aeroklubu w Rzeszowie. Wkrótce jednak po wyzwoleniu miasta przez wojska 1 Frontu Ukraińskiego Armii Radzieckiej zebrała się grupa takich entuzjastów. Przewodzili jej piloci i działacze, pamiętający czasy Bezmiechowej i Ustianowej oraz Koła Szybowcowego przy Szkole Mechanicznej w Rzeszowie. Zabrali się energicznie do organizacji życia lotniczego. Wynikiem tych starań był m. in. dokument Urzędu Wojewódzkiego z maja 1946 r., powołujący do życia Aeroklub Rzeszowski. Do jego powstania przyczynili się walnie: ówczesny wojewoda rzeszowski i poseł na Sejm Jan Mirek, pracownicy Urzędu Wojewódzkiego — Jan Mączyński (były instruktor szybowcowy z Bezmiechowej) i Kowalski, piloci z WSK — Stanisław Tauter, Eugeniusz Biłyk, Tadeusz Ferenc, Teofil Kępka (był pierwszym instruktorem społecznym nowo powstałego aeroklubu), pracownicy miejscowej placówki PLL LOT — Tadeusz Krajewski, Wierzbicki i inni.

Po formalnym powołaniu do życia nowego aeroklubu, bliska wydawała się praktyczna działalność w powietrzu. Na Rzeszowszczyźnie trwały jednak jeszcze walki z bandami spod znaku UPA, które niosły śmierć i zniszczenie. Z wojennego, pooranego bombami lotniska, w odległej 10 km na północ od Rzeszowa wsi Jasionka, do walki z bandami startowały samoloty wojskowe. Jesienią 1946 roku obok samolotów z biało-czerwonymi szachownicami stanęły jednak pierwsze sportowe samoloty Aeroklubu Rzeszowskiego — dwa Po-2 sprowadzone z Inowrocławia i 1 Piper „Cub" z Gdańska. Dzięki pomocy miejscowej WSK, która zabezpieczała obsługę techniczną, aeroklubowe samoloty znalazły wkrótce schronienie w prowizorycznym hangarze. Ofiarność działaczy wynagradzał fakt rozpoczęcia w aeroklubie szkolenia i treningu. Efektem byli m. in. nowo wyszkoleni młodzi piloci — Marian Dzióbek, Aleksander Malak, Zbigniew Żołnierz i inni. Obok radosnych uniesień, pierwszym działaczom aeroklubu nie brakowało kłopotów i zmartwień. W 1948 r. musiano nawet zawiesić działalność sekcji samolotowej. Dzięki pomocy Aeroklubu Podkarpackiego, rzeszowscy piloci mogli jednak odbywać treningi pod okiem instruktorów z Krosna, którzy specjalnie w tym celu przylatywali do Rzeszowa.

W 1949 r. Aeroklub Rzeszowski zatrudnia pierwszego pracownika etatowego. Jest nim instruktor szybowcowy Tadeusz Odor, pra-

cujący w aeroklubie do dziś (jest zastępcą kierownika).

Lata działalności Ligi Lotniczej i społecznej organizacji „Służba Polsce" są okresem wyjątkowo ożywionej działalności lotniczej w Rzeszowie. Szkoli się wielu pilotów, zwłaszcza szybowcowych, rozwija się lotnicza działalność propagandowa. W 1951 r. rzeszowscy lotnicy sportowi przeżywają wielkie dni — otrzymują nowy hangar i budynek administracyjny, które stanowią ich bazę do dziś. Wielkiego rozmachu nabiera także szkolenie młodzieży na samolotach. Za sterami kilkunastu samolotów — CSS-13, „Żak-3", Zlin-26 — wraz ze swymi uczniami zasiadają liczni już etatowi instruktorzy samolotowi: Stanisław Gałuszka, Bogdan Banaszczyk, Kazimierz Barchoń, Adam Gruba, Roman Przepióra, Marian Złamaniec i Zdzisław Stachiewicz. Rocznie rzeszowscy piloci samolotowi wylatują po 1 600—2 000 godzin, co najlepiej świadczy o rozmachu latania. W 1953 r. kierownikiem aeroklubu zostaje Witold Kowalewski, a szefem wyszkolenia Antoni Schabowski. Zaczyna się rozwijać latanie wyczynowe na szybowcach. „Salamandry" i „Jeżyki" z końca lat czterdziestych rzeszowscy szybownicy zamieniają na bardziej doskonałe „Muchy" i „Jaskółki". Do wyróżniających się pilotów należy zwłaszcza Leszek Kuciński, późniejszy wieloletni instruktor Aeroklubu Rzeszowskiego, który zdobywa tu wszystkie trzy diamenty do złotej odznaki szybowcowej. Pod kierunkiem instruktora Stefana Furmaniaka, późniejszego rekordzisty świata, rozwija się sekcja spadochronowa. Jej największe, trwające do dziś sukcesy, związane są jednak z osobą kolejnego jej kierownika, Bolesława Gargały. Ten bardzo dobry skoczek i reprezentant kraju staje się jeszcze lepszym instruktorem i trenerem. Przez dziesięć lat prowadzi także spadochronową kadrę narodową. Wychował wielu znakomitych skoczków. W Aeroklubie Rzeszowskim pracuje do dziś.

W 1957 r. kierownikiem aeroklubu zostaje jego doświadczony pilot i instruktor, Roman Przepióra. Na tym stanowisku pracuje nieprzerwanie przez 16 lat. Energiczny i oddany bezgranicznie lotnictwu, wprowadza szereg nowych form aeroklubowej pracy. Aeroklub Rzeszowski, dysponując znanym szeroko w kraju samolotowym zespołem akrobacyjnym, inicjuje rozgrywanie zawodów ogólnopolskich w tej dyscyplinie. W Rzeszowie opracowany zostaje regulamin tych zawodów i tu są one rozegrane po raz pierwszy. Oryginalne i ciekawe są Rzeszowskie Rajdy Samolotowe. Pierwszy taki rajd odbył się w 1961 r. w składzie 6 samolotów Jak-18. W okresie do 1971 r. samoloty Aeroklubu Rzeszowskiego, w składzie do 10 maszyn, czterokrotnie przelatywały trasę dookoła Polski. W szybownictwie Aeroklub Rzeszowski inicjuje i jako pierwszy w kraju rozgrywa okręgowe zawody szybowcowe. Rośnie w siłę rzeszowskie modelarstwo lotnicze i doskonali się praca z najszerszymi kręgami młodzieży. Tradycją stają się m. in. wojewódzkie konkursy rysunku dziecięcego „Lotnictwo w oczach dziecka", konkursy wiedzy lotniczej, praca młodzieży szkół średnich i podstawowych w ramach Eskadr Czynu Społecznego itp.

W okresie odczuwanego w lotnictwie sportowym niedostatku samolotów, z pomocą aeroklubowi przychodzi — nie po raz pierwszy — rzeszowska WSK. Między innymi dzięki tej pomocy aeroklub wzbogaca się o nowe samoloty CSS-13 i Jaki-18, a w 1969 r. jako jeden z pierwszych w kraju, o samolot An-2. Pomimo okresowych trudności, przez całe swoje trzydziestolecie Aeroklub Rzeszowski szkoli i doskonali lotniczą młodzież. Jego pracownicy, działacze i wychowankowie nie żałują wysiłku, ale też mają bardzo wiele satysfakcji ze swej działalności. Rosną bowiem z każdym rokiem nowe szeregi znakomitych lotników. Rzeszowskie skrzydła mężnieją wielkimi sukcesami sportowymi i zawodowymi wychowanków.

Aeroklubowi Rzeszowskiemu zasłużyło się wielu oddanych lotnictwu ludzi. Nie sposób wymienić wszystkich. Oprócz członków-założycieli, należą do nich kolejni prezesi aeroklubu — Włodzimierz Wilanowski, Zbigniew Nadratowski, Włodzimierz Karo, Eugeniusz Biłek, Jan Szot, Julian Burdzel i obecny prezes Antoni Kolano (dyrektor OBR WSK „PZL-Rzeszów"). Wspomnieć trzeba też o działaczach i społecznikach pracujących w modelarniach lotniczych, takich jak Zdzisław Baniak, Stefan Milauer, Stanisław Płodzień, Felicjan Dzierżanowski, Eugeniusz Fogiel, Ryszard Lechforowicz. Szczególne słowa uznania należą się kadrze zawodowej aeroklubu, od czterech lat pracującej pod kierownictwem mgra Bronisława Janusa. W aeroklubie ponad 20 lat przepracowali owocnie: zastępca kierownika Tadeusz Odor, szef techniczny Stanisław Kurc, szef wyszkolenia Marian Złamaniec, trener spadochronowy Bolesław Gargała, mechanicy lotniczy — Stanisław Wiktor, Władysław Bąk i Stanisław Sala. Dwadzieścia lat pracuje w aeroklubie Teresa Żyburowa, tyleż lat przepracowała księgowa Zofia Jaśkiewicz, będąca obecnie na emeryturze. Do długoletnich pracowników zaliczają się też Henryk Wojciechowski, Maria Orbaczewska, Maria Niemiec, Janusz Cieśla i Stanisław Cyrek.

Imponujący jest bilans dokonań Aeroklubu Rzeszowskiego w okresie 30-lecia.

Wyszkolono blisko 600 pilotów szybowcowych, którzy wylatali ok. 17 500 godzin i przelecieli 170 tys. km, zdobyli 83 srebrne odznaki, 22 odznaki złote, 32 diamenty i 7 odznak diamentowych. Czterech pilotów zostało mistrzami sportu. W 1965 r. Leszek Kuciński zajął 4 miejsce w mistrzostwach Polski.

Jeszcze większymi sukcesami mogą pochwalić się piloci samolotowi, którzy wylatali 22 500 godzin i przelecieli blisko 3,5 mln km. W 1961 r. mistrzostwo Polski w akrobacji wywalczył Antoni Schabowski. W rok później w tej samej konkurencji Anatol Kokoszka był wicemistrzem kraju. Przez ostatnie kilka lat piloci samolotowi Aeroklubu Rzeszowskiego należą do ścisłej czołówki krajowej. Najlepszy obecnie pilot samolotowy w Polsce, Witold Świadek, trzykrotnie stawał na najwyższym miejscu zwycięskiego podium mistrzostw Polski, w tym także w roku bieżącym. Był ponadto dwukrotnie wicemistrzem kraju i mistrzem Polski juniorów. Zwyciężył w wielu innych zawodach krajowych i z powodzeniem reprezentował barwy narodowe za granicą. Mistrzem i reprezentantem Polski był Jan Baran, który również należy do ścisłego grona najlepszych naszych pilotów. Obaj ci znakomici piloci swe sukcesy zdobywali w parze z rzeszowskimi nawigatorami, zwłaszcza z Wiesławem Targońskim i Janem Boberem. Pod okiem mistrzów rosną w tym aeroklubie wielce obiecujący młodzi piloci.

Skoczkowie spadochronowi wykonali blisko 31 000 skoków z samolotu i zdobyli ponad 170 odznak spadochronowych. Wyszkolonych skoczków liczyć można w tysiące. Spadochronowymi wicemistrzami Polski byli: Bolesław Gargała (1956 r.), Henryk Rozwadowski (1970 r.) i Janusz Mac (1972 r.). Każdy z nich dwukrotnie reprezentował barwy kraju w mistrzostwach świata. Janusz Mac w 1973 r. wywalczył spadochronowe mistrzostwo Jugosławii. Łącznie spadochroniarze Aeroklubu Rzeszowskiego startowali 25-krotnie w zawodach międzynarodowych i 36 razy w zawodach krajowych. Sekcja spadochronowa, obok sekcji samolotowej Aeroklubu Rzeszowskiego, należy do najsilniejszych w kraju.

W 20 modelarniach lotniczych aeroklubu przeszkolono łącznie ok. 20 000 uczniów szkół podstawowych i średnich. Rzeszowscy modelarze brali udział w 152 krajowych zawodach, przywożąc z nich niejednokrotnie czołowe miejsca.

Aeroklub Rzeszowski był organizatorem wielu imprez i zawodów lotniczych, m. in.: mistrzostw Polski — spadochronowych i w akrobacji samolotowej; zawodów w akrobacji zespołowej (dwukrotnie), zawodów okręgowych — szybowcowych (12-krotnie) i spadochronowych (6-krotnie); wielkich pokazów lotniczych z udziałem lotnictwa wojskowego (12-krotnie, w tym 8 razy na własnym lotnisku oraz w Przemyślu, Krośnie, Mielcu i Stalowej Woli). W roku swego 30-letniego jubileuszu był gospodarzem polskiej części IV Międzynarodowego Samolotowego Rajdu Przyjaźni o Memoriał Żwirki i Wigury.

Liczni wychowankowie Aeroklubu Rzeszowskiego pracują we wszystkich rodzajach lotnictwa cywilnego i wojskowego.

Aeroklub Rzeszowski dobrze się więc zasłużył lotnictwu polskiemu. Ma nie tylko wielkie osiągnięcia, ale także ambitne plany na najbliższą przyszłość. Oprócz satysfakcji i radości ma jednak także swoje problemy, związane z dalszym doskonaleniem swojej działalności dla dobra zafascynowanej lotnictwem młodzieży, dla Rzeszowa, dla lotnictwa. Na szczęście — pracownicy, działacze i młodzież Aeroklubu Rzeszowskiego znajdują wiele zrozumienia i wydatnej pomocy u władz partyjnych i administracyjnych Rzeszowa, u organizacji społecznych i instytucji oraz w zakładach pracy, z WSK „PZL — Rzeszów" na czele. Nie zapominają o rzeszowskim jubilacie także centralne władze lotnictwa. Jesteśmy więc przekonani, że wszystko to przyczyni się do dalszego rozwoju aeroklubowych skrzydeł Rzeszowa. Czego Aeroklubowi Rzeszowskiemu, w roku jego 30-letniego jubileuszu, serdecznie życzymy.

HENRYK KUCHARSKI

Aktualni samolotowie mistrzowie Polski — pil. Witold Świadek i nawig. Jan Bober.
Zdjęcia: T. Budziński, B. Koszewski, J. Kopeć, H. Kucharski

Znany w kraju zespół akrobacyjny: Antoni Schabowski, Marian Złamaniec i Roman Przepióra. Drugi od lewej — mechanik Władysław Bąk.

Czołowy polski skoczek spadochronowy Janusz Mac ze swymi młodszymi kolegami z macierzystego aeroklubu.

Powyżej: Rzeszowski „Ikar" przyjmuje od młodych adeptów lotnictwa przyrzeczenie na „cztery zwitki płaskiego korkociągu". Poniżej: „Lotnictwo w oczach dziecka" — aeroklubowa wystawa w rzeszowskim Domu Kultury.

AKROBACJA ZESPOŁOWA

PO RAZ DRUGI

Od koniec lat pięćdziesiątych przystąpiono do łączenia się dwóch skoczków w czasie spadania. Sport spadochronowy zapoczątkował ten fakt od przekazania — podania i odebrania — pierwszej pałeczki. Działo się to w 1958 r. To wydarzenie, nazwane później sztafetą spadochronową, odegrało ważką rolę w rozwoju akrobacji zespołowej. Jeśli połączenie się dwóch skoczków w czasie spadania nie przedstawiało większej trudności dla zaawansowanych sportowców spadochronowych, to pierwsze próby łączenia się skoczków w gwiazdę trzyosobową należały do trudnych i jednocześnie pionierskich. Brak doświadczenia w przemieszczaniu się skoczków w czasie spadania, obawa przed zderzeniem mogącym wywołać utratę przytomności względnie dotkliwą kontuzję — hamowały eksperymenty w tej dziedzinie.

W miarę jednak coraz lepszego opanowania figur akrobacji pojedynczej, przeprowadzenia setek doświadczeń w zbliżaniu się i oddalaniu skoczków podczas spadania, przystąpiono do tworzenia gwiazdy czteroosobowej. Dopiero po wielu usilnych próbach utworzono pierwszą gwiazdę złożoną z pięciu skoczków trzymających się za ręce.

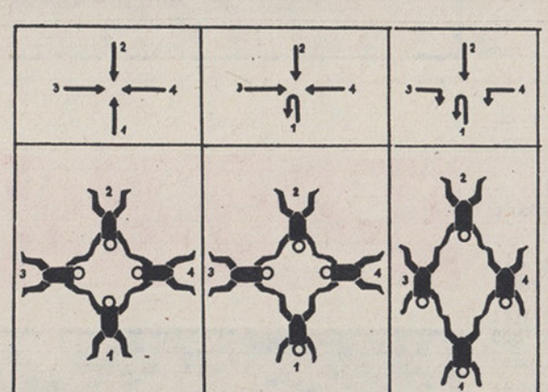
Równolegle z powiększaniem się gwiazdy składającej się z 10 i więcej osób, przystąpiono do tworzenia również innych figur: gwiazdy odwróconej, diamentu, gąsienicy, grota, płatka śniegu. Aktualnie opracowanych figur jest bardzo wiele. Z każdym rokiem przybywa ich więcej; tworzą je różne zespoły na całym świecie, a następnie proponują innym, aby je wypróbowali.

Polscy skoczkowie spadochronowi jako pierwsi w krajach socjalistycznych przystąpili do tworzenia fikur akrobacji zespołowej i jako jedyni reprezentanci tych krajów startowali w zawodach międzynarodowych i mistrzostwach świata w spadochronowej akrobacji zespołowej. I co najważniejsze — nie wrócili do kraju bez sukcesów. W kilku polskich ośrodkach spadochronowych powstały wieloosobowe grupy skoczków, które przystąpiły do trenigu. Do pierwszych należały sekcje w Krakowie, Toruniu i Wrocławiu.

Właśnie sekcja spadochronowa Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu zainicjowała w roku ubiegłym rozgrywanie zawodów spadochronowych w akrobacji zespołowej. W roku bieżącym przeprowadzono je po raz drugi. Inicjatorem utworzenia zespołu toruńskiego jak i zorganizowania zawodów był dr Andrzej Jeśmanowicz, skoczek i jednocześnie wielki entuzjasta sportu spadochronowego. Dzięki przychylności kierownika klubu instr. pil. Stefana Mrozowicza zawody przebiegały sprawnie pod względem organizacyjnym i przy dobrej atmosferze sportowej.

Zgłoszenia do II Ogólnopolskich Zawodów Spadochronowych w Akrobacji Zespołowej przysłało 6 drużyn: z Częstochowy, Inowrocławia, Lubina, dwie z Wrocławia i Torunia. Mimo zgłoszeń, do udziału w zawodach przystąpiły jedynie trzy drużyny reprezentujące: WKS „Śląsk", Aeroklub Wrocławski oraz gospodarzy — Aeroklub Pomorski w Toruniu. Rozegrano trzy konkurencje (utworzenie gwiazdy zwykłej, diamentu, gwiazdy odwróconej), przy czym każda z nich obejmowała trzy skoki. Razem każda z drużyn wykonała po 9 skoków. Wyniki zawodów obrazuje zamieszczona tablica. W zawodach — jak wspomniano — brały udział trzy drużyny; każda z nich składała się z czterech skoczków. Zwycięzył zespół sportowców spadochronowych z Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu.

W czasie trwania zawodów przystąpiono do próby bicia rekordu Polski w tworzeniu gwiazdy dziesięcioosobowej, która udała się całkowicie. Sportowcy skakali z wysokości 3 000 metrów. Czas utworzenia gwiazdy wyniósł 36,6 sekundy. Foremna gwiazda złożona z dziesięciu skoczków spadała ponad 6 sekund. Czas spadania skoczków 48 sekund. Tak więc 6 sierpnia ustanowiono nowy rekord Polski. Poprzedni rekord wynosił 43 sekundy.



Trzy konkurencje rozgrywane na zawodach w Toruniu. Od lewej: gwiazda zwykła, gwiazda odwrócona i diament.

Ponadto wykonano po cztery skoki w celu utworzenia figur p.n. rozeta i orzeł w grupie dziewięciu skoczków. Przeprowadzono także dwa skoki dla sformowania gwiazdy ponad dziesięcioosobowej. Skakało 13 skoczków. Utworzono gwiazdę 11-osobową, której czas spadania był krótszy niż 5 sekund. Przepisy sportowe w tej dziedzinie ustanawiania rekordów wyraźnie określają czas spadania 5 sekund jako podstawę do zatwierdzenia wyczynu jako rekordu krajowego względnie międzynarodowego.

Podczas trwania zawodów każdy z 12 uczestników wykonał po 20 skoków na akrobację zespołową. Ogółem wykonano 243 skoki z samolotu An-2.

Po rozegraniu zawodów, już drugich z kolei w spadochronowej akrobacji zespołowej, nasuwają się wnioski.

Słowa uznania należą się organizatorowi zawodów — Aeroklubowi Pomorskiemu — za przeprowadzenie imprezy, mimo, że stanęły na jej starcie zaledwie trzy drużyny. Wydaje mi się, iż aeroklub w Toruniu powinien doprowadzić w przyszłości do rozgrywania Spadochronowych Mistrzostw Polski w Akrobacji Zespołowej. Musi oczywiście uczestniczyć w nich określona ilość drużyn. Myślę, że za mało przywiązuje się uwagi do spopularyzowania tych zawodów zarówno wśród skoczków spadochronowych jak i społeczeństwa, oczywiście za pośrednictwem środków masowego przekazu. Naturalnie sam aeroklub nie jest w stanie — rzecz zrozumiała — wszystkiego dokonać. Sądzę także, że organizowanie zawodów w okresie wakacyjnym ma swoje dobre i złe strony. Trzeba by i o tym również w przyszłości pomyśleć.

Dobrze by było, aby Aeroklub Pomorski, jako organizator zawodów, rozważył możliwość organizowania treningu w akrobacji zespołowej. Klub mógłby stać się głównym ośrodkiem tej dyscypliny sportu spadochronowego w naszym kraju.

Akrobacja zespołowa, której program szkolenia został w roku ubiegłym opracowany i zatwierdzony przez władze lotnictwa cywilnego, czeka na większe zainteresowanie ze strony skoczków wszystkich sekcji spadochronowych cywilnych i wojskowych. Sądzę, że rok przyszły sprawi nam wiele niespodzianek. Mam w tym przypadku na myśli liczniejszy udział w zawodach krajowych, mistrzostwach świata oraz przystąpienie do ustanawiania nowych rekordów w akrobacji zespołowej.

TADEUSZ MALINOWSKI

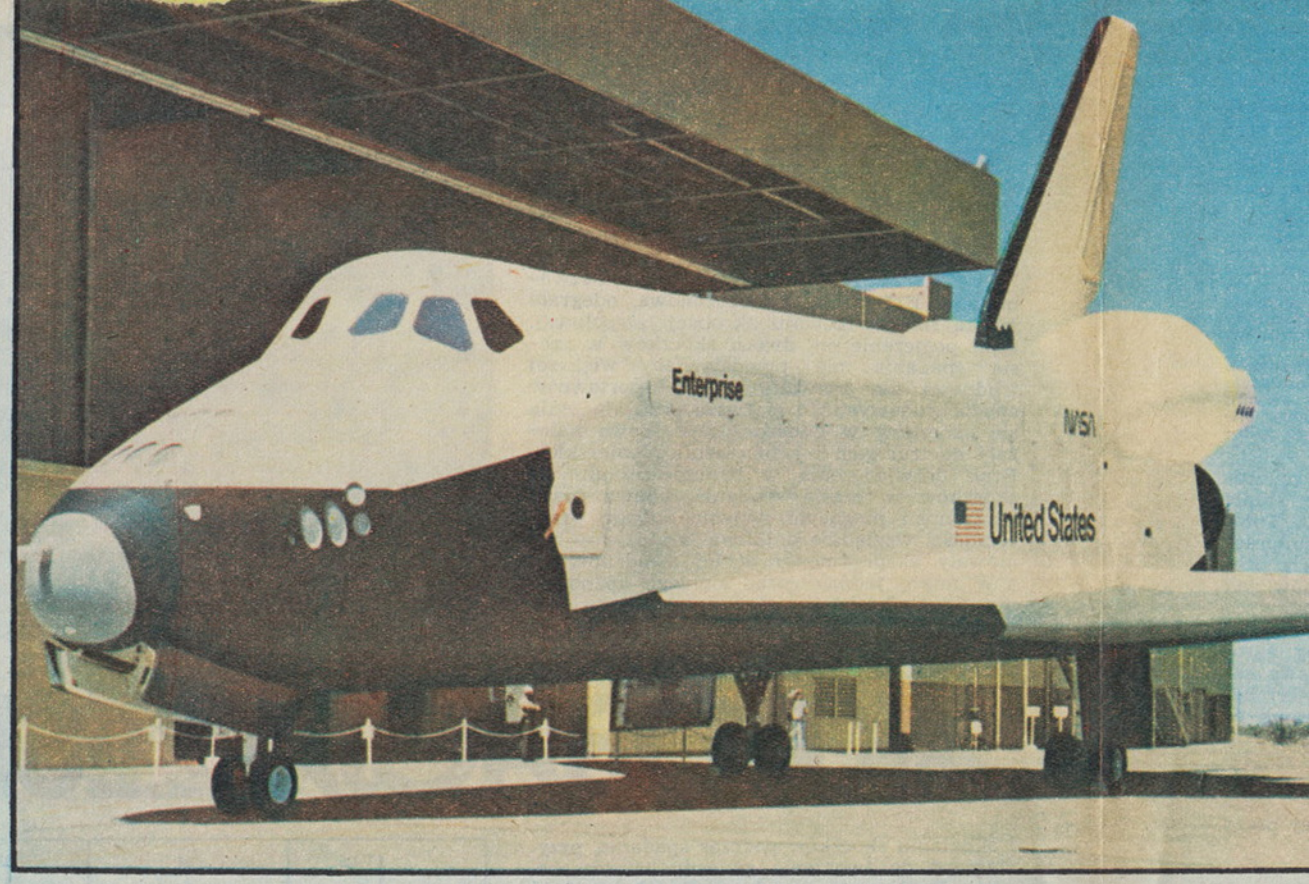
WYNIKI II OGÓLNOPOLSKICH ZAWODÓW SPADOCHRONOWYCH W AKROBACJI ZESPOŁOWEJ

Toruń ● 2—7.08.1976 r.

Miejsce	Gw. odw. p-ty	czas	Diament p-ty	czas	Gw. zwykła p-ty	czas	Gw. zwykła p-ty	czas
1. Toruń	4	6,2	4	7,0	4	13,5	4	6,5
2. WKS Śląsk	4	11,3	2	—	4	10,1	0	—
3. Wrocław	0	—	0	—	0	—	2	—

Diament p-ty	czas	Gw. odwr. p-ty	czas	Gw. zwykła p-ty	czas	Diament p-ty	czas	Gw. odwr. p-ty	czas	Suma pkt.
3	—	4	4,1	4	7,0	4	9,5	4	6,7	35
3	—	2	—	4	13,0	4	16,0	4	16,4	27
2	—	3	—	4	15,0	0	—	0	—	11

PROM KO



Jak już podawaliśmy, 17 września br. został po raz pierwszy pokazany publicznie prototyp przyszłego promu kosmicznego OV-101 „Enterprise". Ma on służyć do transportowania na orbitę wokółziemską sztucznych satelitów, a także zapewnić ich naprawę i transport powrotny. Prom kosmiczny będzie mógł również przetransportować badawcze laboratorium orbitalne. Do transportu sond księżycowych i międzyplanetarnych będą potrzebne dodatkowe człony napędowe rakiety nośnej. Ale i taka możliwość jest przewidywana.

Problemy związane z promem kosmicznym były omówione szczegółowo w „SP" nr 33/1976. Tutaj podamy jedynie podstawowe dane techniczne promu oraz plan jego rozwoju na najbliższe lata.

W styczniu 1977 r. prototyp OV-101 zostanie przetransportowany do ośrodka badawczego NASA, gdzie rozpocznie próby kołowania, a następnie wykona 5 lotów bezzałogowych na grzbiecie przebudowanego samolotu B-747-100.

Potem nastąpi 5 lotów załogowych na grzbiecie B-747 na wysokości 7 500 m (czas wznoszenia zespołu ok. 30 min).

8 pierwszych swobodnych lotów załogowych ma być wykonanych w lipcu 1977 r. po starcie z wysokości ok. 13 000 m.

Pilot B-747 zmniejszy najpierw prędkość do 460 km/h, a potem rozpocznie lot ślizgowy pod kątem 9°. Prom odłączy się na wysokości 6 600 m, aby po 5 s różnica wysokości obu maszyn wyniosła ok. 60 m. Prom wykona zakręt w prawo i przyspieszy do 500 km/h. Lecąc pod kątem 9° zbliży się do pasa lotniskowego i na wysokości 270 m zmniejszy pochylenie do 3°. Na wysokości 100 m wypuści podwozie i wyląduje z opadaniem 1 m/s.

Cały lot ma trwać ok. 5 min.

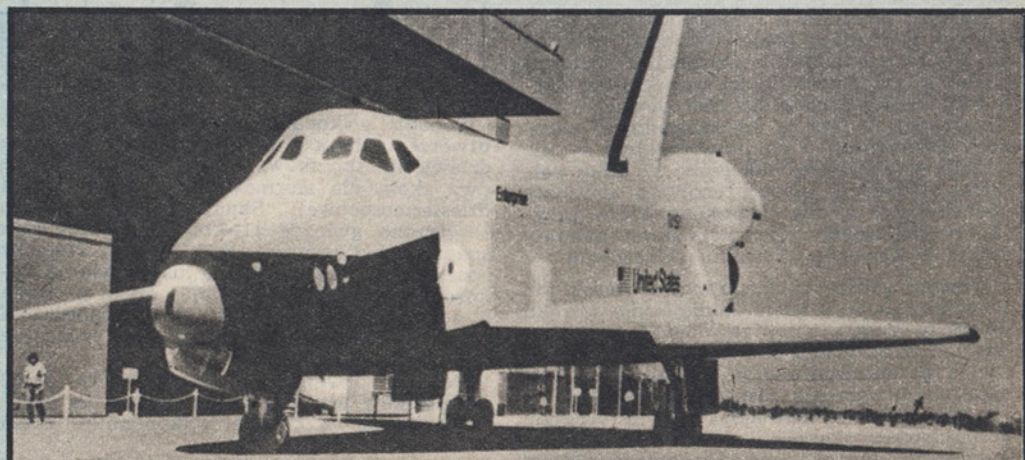
Jeśli pierwsze próby wypadną pomyślnie, OV-101 przeleci na grzbiecie B-747 do Centrum Lotów Kosmicznych w Huntsville, gdzie poddany będzie próbom wstrząsowym i drganiowym, będąc ustawiony pionowo. Po zakończeniu tych badań OV-101 powróci do ośrodka NASA, aby otrzymać wyposażenie do lotów kosmicznych.

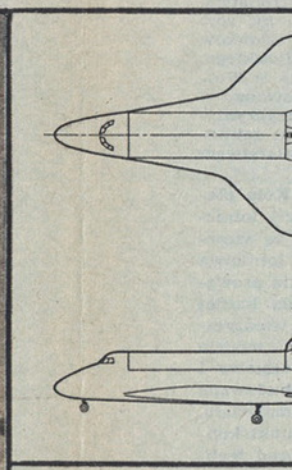
W tym czasie drugi (spośród pięciu zamówionych) prom kosmiczny OV-102 zostanie wykonany i wiosną 1979 r. rozpocznie pierwszy lot orbitalny (z zaplanowanych 6) w Centrum Kosmicznym NASA im. Kennedy'ego. OV-102 będzie połączony ze zbiornikiem paliwa dla 3 rakietowych silników marszowych na paliwo ciekłe. Start wspomagany przez 2 zespoły napędowe na paliwo stałe.

W sumie oba promy mają wykonać ponad 100 lotów, pracując w cyklu 7-dniowym, który może być wydłużony do 30 dni.

Wybrane zostały załogi obu promów: dowódcy — Fred W. Haise jr (42 lata) i Joe H. Engle (43) oraz piloci — Charles G. Fullerton (39) i Richard H. Truly (38).

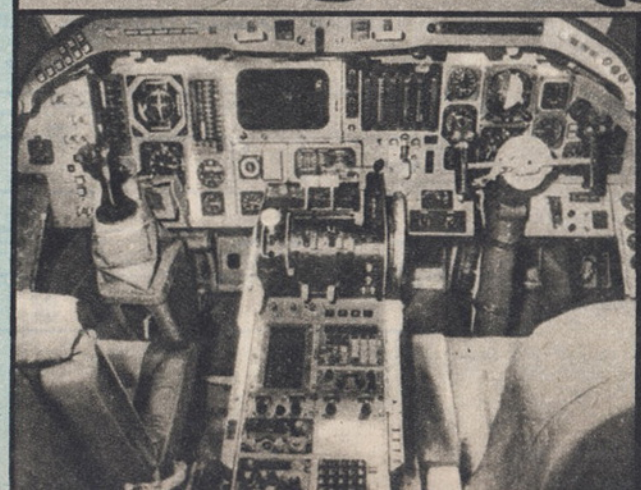
Dane techniczne promu kosmicznego: Rozpiętość — 23,77 m, długość — 37,19 m, wysokość — 17,37 m, masa — 67 500 kg, ładownia — 4,57 m (średnica) x 18,29 m, orbitalny ładunek użyteczny — do 29 tys. kg na wysokości ok. 300 km. Max. prędkość lądowania — 460 km/h, opadanie — 3 m/s. Doskonałość — 1 do 3.

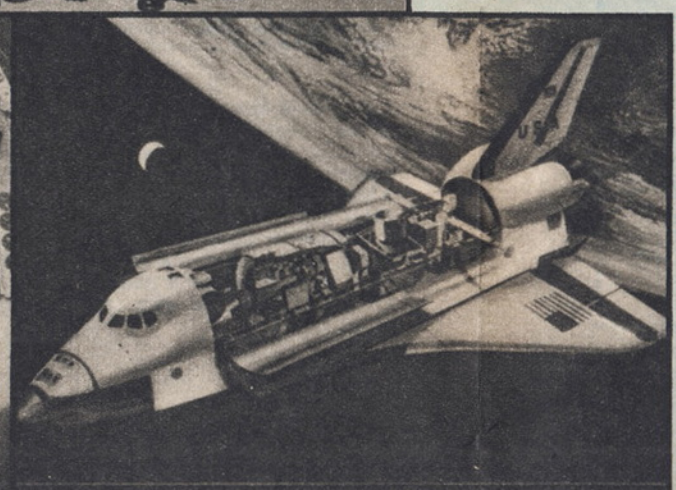


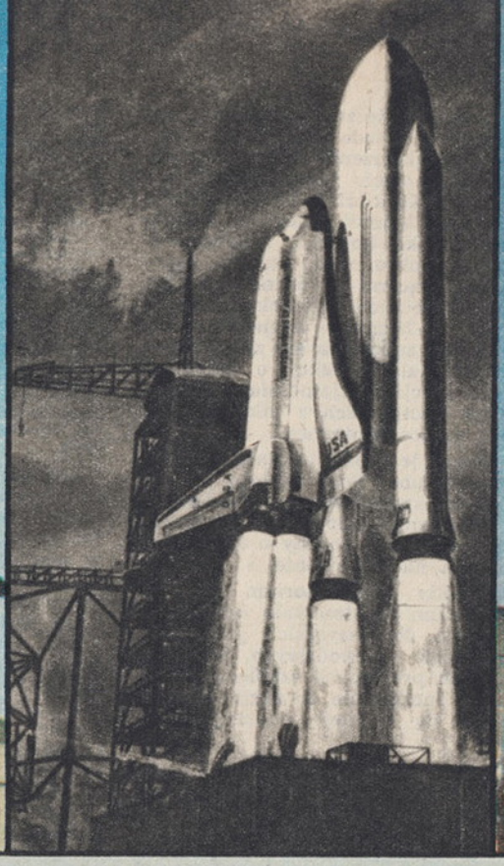


Prom kosmiczny i załogi prototypów OV—101 i 102 (u góry, z lewej).

Lewe stanowisko pilotażowe w kabinie samolotu „Gulfstream", będące symulatorem lotu „wahadłowca kosmicznego", łącznie ze sterownicą i tablicą

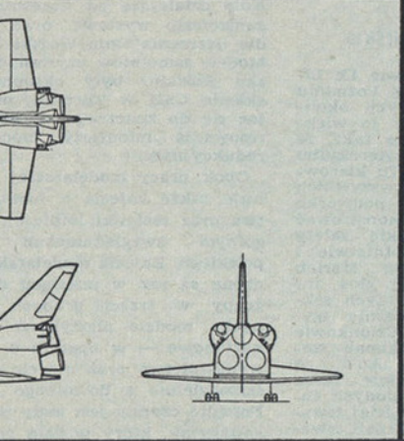


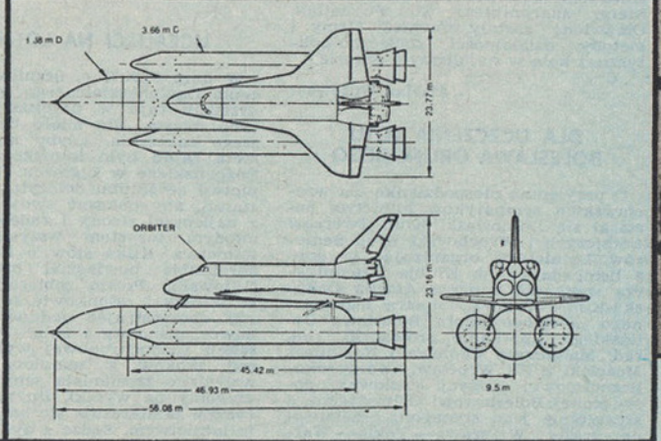


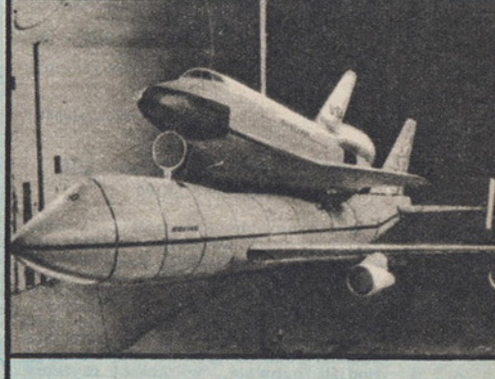


Pierwszy prototyp promu kosmicznego OV-101 „Enterprise" (zdjęcia z lewej i z prawej) oraz tak ma wyglądać przyszły start promu kosmicznego na grzbiecie rakiety nośnej (zdjęcie w środku).

OSMICZNY



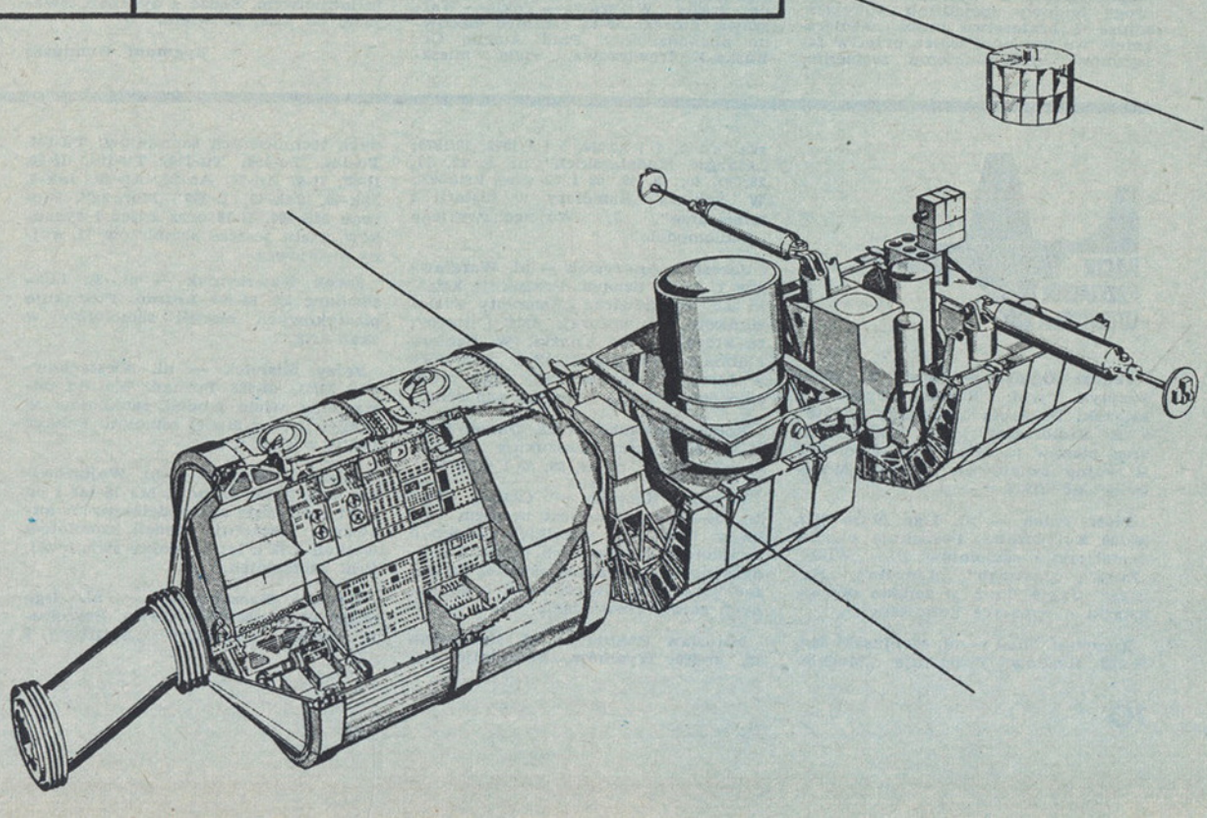




przyrządów pokładowych (u dołu, z lewej).

Prom z laboratorium orbitalnym, które pozostanie w przestrzeni kosmicznej (u dołu, z lewej i z prawej).

Powyżej, kolejno od lewej: Prom kosmiczny ● Prom kosmiczny z rakietą nośną ● Model samolotu-nosiciela B-747 oraz promu w tunelu aerodynamicznym.



NASZE TRASY

REKRUTACJA — SPRAWA WAŻNA

Lotnictwo — jest dla młodzieży czymś bardzo atrakcyjnym. To pewnik. Ale z tą atrakcyjnością jest tak, jak z miłością (tak twierdzą przynajmniej sławni znawcy tematu): jeśli nie jest otaczana troską, jeśli traktuje się ją lekko — przygasa, traci na sile swego wyrazu, swego przyciągania. Trzeba dbać o miłość!

Dobrze o miłość do lotnictwa dbają w niektórych naszych aeroklubach, a już na pewno w sposób bardzo staranny czynią to w Aeroklubie Poznańskim. Nie od dziś. Na przykład sprawie rekrutacji na szkolenie przykłada się tam wyjątkową uwagę. Nie raz już o tym pisaliśmy, ale i teraz warto o tym powiedzieć.

Obecnie trwa w tym aeroklubie rekrutacja na szkolenie szybowcowe i spadochronowe. Jak donosi nam nasz niezmordowany, wypróbowany korespondent mgr Marian Gutowski, w tym roku przygotowano się do tego przedsięwzięcia jeszcze staranniej niż w latach ubiegłych. Przede wszystkim — wykorzystuje się doświadczenia. A są one obiecujące. Oto, w ramach ścisłej współpracy i współdziałania z Kuratorium Oświaty i Wychowania Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu, nawiązano bliskie kontakty z nauczycielami wychowania obronnego, których zapoznano z obowiązującymi kryteriami przyjęć. Młodzież szkół średnich ogólnokształcących i zawodowych w licznych wycieczkach na lotnisko aeroklubu zapoznała się ze sprzętem lotniczym, wysłuchała prelekcji o zadaniach poszczególnych sekcji specjalnościowych oraz brała udział w spotkaniach z pilotami szybowcowymi i spadochroniarzami.

W ogóle godne jest odnotowania, że kierownictwo Aeroklubu Poznańskiego w zadziwiający wprost sposób wykorzystuje **każdą** sposobność pokazania młodzieży lotniczego piękna. Świadczyć może choćby o tym jedna z korespondencji na tej stronie.

Bliskie kontakty z Kuratorium — dają efekty. Kuratorium wystosowało odpowiedniej treści pismo do wszystkich podległych mu szkół średnich i zawodowych, informując o warunkach przyjęć na szkolenie lotnicze. Wciągnięto energicznie do akcji — także prasę: ukazały się w niej podobnej treści informacje.

Po tych wstępnych czynnościach charakteru organizacyjno-propagandowego rozpoczęto formalne zapisy i przyjmowanie zgłoszeń. Odbywało się to w Ośrodku Propagandy Aeroklubu Poznańskiego, w dniach od 20 października do 15 listopada. Wszyscy kandydaci na szkolenie mogli zapoznać się z historią i tradycjami aeroklubu, poczytać sobie prasę i periodyki lotnicze. Każda z grup zgłaszającej się młodzieży wysłuchała prelekcji oraz otrzymała wyczerpujące dane dotyczące warunków, możliwości i perspektyw szkolenia lotniczego.

Kilka razy użyłem tu słowa prelekcja. Ma ono, niestety, niezbyt dobrą reputację. W Aeroklubie Poznańskim były to jednak po prostu szczere, bezpośrednie rozmowy, w których uczestniczył każdorazowo zastępca kierownika aeroklubu do spraw wychowania i propagandy oraz wybrani instruktorzy-piloci. Krótko, po męsku, wyjaśniono wiele problemów nurtujących przyszłych lotników, udzielono im odpowiedzi na pytania.

Przy okazji — ciekawostka: w wielu przypadkach razem z młodzieżą przychodzili rodzice, osobiście dzieląc się z przedstawicielami aeroklubu swymi, przysłowiowymi już, obawami lub też pragnąc bliżej zapoznać się z problematyką lotniczego szkolenia.

Zgłoszeń — była masa. Aeroklub ze zrozumiałych względów nie będzie w stanie szkolić tak licznych grup młodzieży. Toteż już na miejscu niektórym sugerowano pracę w sekcjach modelarskich i lotniarskich, proponowano odpowiednie kierunki studiów, jak też wstępowanie do lotniczych zawodowych szkół wojskowych.

Cóż, nieprzeciętny to sposób pracy aeroklubu, prawda? Rekrutacja spełniła swe zadania. W czasie ferii zimowych przyjęci będą uczestniczyć w kursie teoretycznym w grupie szybowcowej i spadochronowej, zaś po zdaniu egzaminów przystąpią do szkolenia praktycznego na obozach przysposobienia obronnego, w czasie wakacji.

Warto wzorować się na precyzyjnej pracy propagandowej tego aeroklubu. **(z)**

KORESPONDENCJE

DIAMENTY W JELENIEJ GORZE

Wykorzystując sprzyjające warunki falowe, 7 listopada br. czterech pilotów uzyskało w Aeroklubie Jeleniogórskim warunki do diamentowej odznaki szybowcowej — przewyższenie 5 000 m. Są to: M. Koselski z Jeleniej Góry, E. Krakowska i A. Jaskólski z Lubina oraz E. Patro z Kielc.

W dniu 11 listopada br. piloci M. Biegański i P. Frąckowiak (obaj z Poznania) uzyskali przewyższenie 3 000 m.

Jerzy Szempliński

KOŁO TPPR W AEROKLUBIE POZNAŃSKIM

W Aeroklubie Poznańskim, z okazji 59 rocznicy wybuchu Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, odbyło się uroczyste zgromadzenie członków PZPR i członków związków zawodowych — pracowników aeroklubu. Po wysłuchaniu okolicznościowej prelekcji i omówieniu założeń statutowych TPPR, zebrani podjęli uchwałę, w której czytamy m. in.: „Rewolucji Październikowej zawdzięczamy dwukrotne odzyskanie niepodległości i wejście Polski na drogę budowy socjalizmu. Przyjaźń, sojusz i braterstwo broni zadzierżgnięte we wspólnej walce przeciw faszyzmowi hitlerowskiemu scementowało nasze narody, jest decydującym czynnikiem niepodległości i rozkwitu naszej Ojczyzny. Doceniając ogromną rolę TPPR w rozwijaniu, zacieśnianiu i pogłębianiu niewzruszonej przyjaźni i braterstwa między narodami polskim i radzieckim, postanawiamy dla uczczenia 59 rocznicy wybuchu rewolucji październikowej powołać z dniem 6.XI.1976 r. koło TPPR, działające wśród załogi jak i młodzieży zrzeszonej w aeroklubie. Przewodniczącym Koła został wybrany mgr M. Gutowski, zastępcą i sekretarzem E. Stein, skarbnikiem Sł. Pomietlak. Omówione zostały również formy i metody działalności społeczno-politycznej koła w najbliższym okresie.

Marian Gutowski

DLA UCZCZENIA LOTU BOLESŁAWA ORLIŃSKIEGO

O przyjemną niespodziankę dla wrocławskich sympatyków lotnictwa postarał się Dolnośląski Klub Twórców Lotniczych i Wrocławski Klub Seniorów Lotnictwa, organizując w dniu 9 listopada br. w Klubie Dziennikarza spotkanie z panią Amelią Orlińską-Kudrewiczową, siostrą legendarnego polskiego pilota Bolesława Orlińskiego. Spotkanie prowadzili: red. red. Małgorzata Cholewa i Kazimierz Mościcki z PR Wrocław, twórcy okolicznościowej audycji radiowej, poświęconej Bolesławowi Orlińskiemu, a szczególnie jego słynnemu przelotowi na trasie Warszawa — Tokio — Warszawa, którego 50-tą rocznicę niedawno obchodziliśmy. Pani Amelia Orlińska-Kudrewiczowa, stała mieszkanka Wrocławia, zapoznała zebranych z wieloma nieznanymi faktami, dotyczącymi lotniczej kariery swego brata oraz jego powojennych losów. Wzruszające były również wspomnienia i dowody pamięci byłych pilotów, obecnie seniorów lotnictwa, którzy przeżywali swą życiową, lotniczą przygodę wspólnie z Bolesławem Orlińskim.

W spotkaniu wzięło udział kilkadziesiąt osób.

Stanisław Błasiak

LICEALIŚCI NA LOTNISKU

W dniu 10.X.76 r. uczniowie IX Liceum Ogólnokształcącego w Poznaniu urządzili rajd w najbliższych okolicach miasta. Nie miało by to większego znaczenia, gdyby nie fakt, że metą rajdu było lotnisko Aeroklubu Poznańskiego w Ligowcu. Tu kierownictwo aeroklubu dołożyło wszystkich starań, aby pokazać swoje podwórko z najlepszej strony i zademonstrować młodym turystom wszystkie zalety lotnictwa. Kilka słów o lotnictwie i aeroklubie powiedział mgr Marian Gutowski. Potem zabierali głos instruktorzy i członkowie różnych sekcji, demonstrując jednocześnie szybowce, samoloty i balon. Członkowie sekcji spadochronowej wykonali szereg skoków z samolotu An-2, co wzbudziło zrozumiałą sensację. Teraz czekamy na wyniki, ilu młodych turystów zainteresuje się bardziej trwale lotnictwem. Sądzę z dyskusji trwającej do dziś, że wielu.

Zygmunt Gumiński

KOŁO „SAMOLOCIK"

W Toruniu przy Aeroklubie Pomorskim powstało Koło modelarzy budujących modele redukcyjne samolotów w skalach: 1:100, 1:72, 1:48, 1:33 i 1:24. Koło o nazwie „Samolocik" powołane zostało do życia z inicjatywy Andrzeja Klimka, Zbigniewa Gumowskiego i niżej podpisanego, przy życzliwym poparciu władz Aeroklubu Pomorskiego i pod jego patronatem. Koło działające od września br. zorganizowało wystawę prac członków dla uczczenia Dnia Wojska Polskiego. Modele samolotów używanych w Wojsku Polskim były eksponowane w sklepie CSH w Toruniu, przyczyniając się do znacznego wzrostu zainteresowania młodzieży modelarstwem redukcyjnym.

Obok pracy modelarskiej Koło planuje także zajęcia z historii lotnictwa oraz techniki lotniczej, ze szczególnym uwzględnieniem lotnictwa polskiego. Zajęcia modelarskie prowadzone są raz w miesiącu dla każdej grupy w trzech grupach tematycznych: modele plastykowe i modele kartonowe — w oparciu o zestawy i wydawnictwa oraz modele budowane samodzielnie z dowolnego materiału. Ponadto czynny jest stały punkt konsultacyjny, który udziela porad technicznych.

Tomasz Kowalski

KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA ISKRA

Janusz Ogiński — Żerdź 50, 26-650 Przytyk, woj. Radom. Poszukuje książek: B. Arcta „Samoloty świata" i H. Szołdrskiej „Zew przestrzeni" oraz planów modelarskich samolotów II wojny światowej, „Małego Modelarza" nr 4/1975.

Piotr Polek — ul. 1-go Maja 8/13, 36-100 Kolbuszowa. Poszukuje planów modelarskich samolotów: PZL „Wilk", „Żubr", „Jastrząb", „Lincoln", „Halifax", Jak-9, Tu-2, w zamian oferuje książki o tematyce kosmicznej.

Zygmunt Thiel — ul. Moniuszki 26/6, 31-523 Kraków. Poszukuje „Modelarza" nr 1, 7 i 8/1968, 5 i 6/1973, 10/1975; „Planów Modelarskich" nr 1, 12, 17, 28, 39, 40, 45, 49, 52 i 62 oraz książek: W. Schiera „Samoloty w historii i miniaturze", J. Wojciechowskiego „Radiomodele".

Jarosław Andrysiak — ul. Warszawska 1, 98-240 Szadek. Poszukuje książki Zb. Jankiewicza „Samoloty wielosilnikowe — wczoraj, dziś i jutro", za którą oferuje książki: W. Schiera „Miniaturowe lotnictwo" i „Samoloty w historii i miniaturze" oraz pracę zbiorową „Czołgi i wojska pancerne".

Roma Głowacka — ul. Okrzei 2/211, 85-317 Bydgoszcz. Poszukuje „Skrzydlatej Polski" nr 34, 38, 39 i 40/1976.

Edward Krzysik — Czarna Góra 241, 34-532 Jurgów. Jest uczniem VIII klasy. Poszukuje wszelkich danych o samolotach myśliwskich z lat II wojny światowej. Pragnie również nawiązać kontakt z rówieśnikami o podobnych zainteresowaniach.

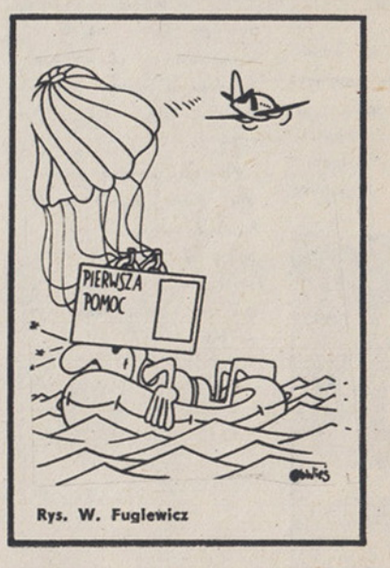
Mirosław Pakuła — ul. Dworcowa 18, 07-200 Wyszków. Poszukuje danych technicznych samolotów: Tu-134, Tu-144, Tu-154, Tu-114, Tu-104, Il-18, Il-62, Il-4, An-24, An-26, An-30, Jak-3, Jak-40, Jak-42, L-200 „Morava", Morane MS-406, B-18 oraz zdjęć i rysunków wielu jeszcze samolotów II wojny światowej.

Jacek Wawrzyniak — ul. R. Luksemburg 22, 64-100 Leszno. Poszukuje plastykowych modeli samolotów w skali 1:72.

Jerzy Misiołek — ul. Niestachowska 52/41, 60-668 Poznań. Ma do odstąpienia wiele modeli samolotów w skali 1:72 oraz model samolotu Fokker D-VII w skali 1:4.

Andrzej Baruński — ul. Wojtarowicza 13/3, 33-100 Tarnów. Ma 15 lat i od 7 lat interesuje się modelarstwem lotniczym. Poszukuje modeli samolotów w skali 1:72 z lat II wojny światowej, firm zachodnich.

Dariusz Kaczorowski — ul. 1-go Maja 5/4, 11-600 Węgorzewo. Poszukuje modeli samolotów „Spitfire" i „Zero".



Rys. W. Fuglewicz

SAMOLOTY NA KTÓRYCH LATALI PODCHORĄŻOWIE „SZKOŁY ORLĄT"

Co ty tam robisz tak długo w Dęblinie, zapewne dziwią się życzliwi przyjaciele, kiedy otrzymują kolejny list ze „Szkoły Orląt". Otóż, moi drodzy, wyjaśniam: WOSL Dęblin jest ogromną uczelnią wojskową i w jednym liście naprawdę nie dam rady wszystkiego szczegółowo opisać. Oto moje kolejne dęblińskie spotkanie — tym razem z modelarzami lotniczymi w mundurach.

W „Szkole Orląt" w roku przyszłym ma być przygotowana nowa Sala Tradycji, przeniesiona z dotychczasowych pomieszczeń do specjalnego budynku mieszczącego się tuż przy pomniku, bliżej wejścia, bliżej miasta. W osobnym pawilonie, znajdą się wszystkie pamiątki ze sztandarem szkoły na czele. Książki, rękopisy, świadectwa z lat dawnych i najnowszych, prace podchorążych, a wśród nich modele samolotów, na których prowadzono szkolenie od lat najdawniejszych po dzień dzisiejszy. W obecnie istniejącej Sali Tradycji są także modele, ale nie wszystkich maszyn, a co gorsze w różnej nieraz podziałce i w niejednakowym wykonaniu. W nowej zatem Sali — tak postanowiono — powinny się znaleźć wszystkie modele samolotów, na których szkolono kiedykolwiek w Dęblinie.

Zadanie na pewno niełatwe, jeśli wziąć pod uwagę, że wszystkie modele muszą być sporządzone dosłownie od zera, od dokumentacji technicznej. Jak sobie radzą z tymi zagadnieniami w WOSL? Rozmawiam z mjr. **Zbigniewem Fijałkowskim**, który jest kierownikiem, rzec można, całego wielkiego przedsięwzięcia historyczno-modelarskiego. Major wyjaśnia mi, że ma zakreślony program budowy 53 modeli samolotów, bo taka jest liczba maszyn, które w minionym półwieczu przewinęły się przez lotnisko dęblińskie. Wszystkie modele zostaną wykonane w jednakowej podziałce 1:25. A więc będą to modele stosunkowo duże. Takie do oglądania. Takie, na których powinno być coś do obejrzenia, bo o ile na maleńkim modelu 1:72 czy 1:50 można zaniedbać uwidocznienia pewnego małego podzespołu, to na modelu większym nawet linka sterowa, jej osłonka, są już widoczne i ważne. Decyzja zatem budowy dużych modeli była, nie ma co ukrywać, śmiała. Ci, którzy zabrali się do tej pracy, musieli sobie zdawać sprawę z trudności, nie tylko budowy ale i narażenia się na krytykę tych, którzy oglądać będą eksponaty.

Mjr Fijałkowski modelarstwem zajmuje się od 1947 roku. Rozpoczął pracę w modelarni harcerskiej w Turku Wielkopolskim. W Dęblinie jest od 25 lat. Między innymi wykonywał modele do pierwszej Sali Tradycji. Oczywiście, zajmował się także budową modeli latających. W 1962 roku uzyskał dyplom instruktora po ukończeniu kursu prowadzonego przez Aeroklub PRL w Krośnie nad Wisłokiem. W Dęblinie zorganizował przed laty modelarnię. Przy Klubie Garnizonowym, dla najmłodszych mieszkańców miasta. Najwięcej jednak czasu i wysiłku poświęca modelom historycznym, redukcyjnym. Jest niezwykle dokładny w pracy i wymagający zarówno od siebie jak i wszystkich tych, którzy mu pomagają przy tworzeniu „miniaturowego parku samolotów".

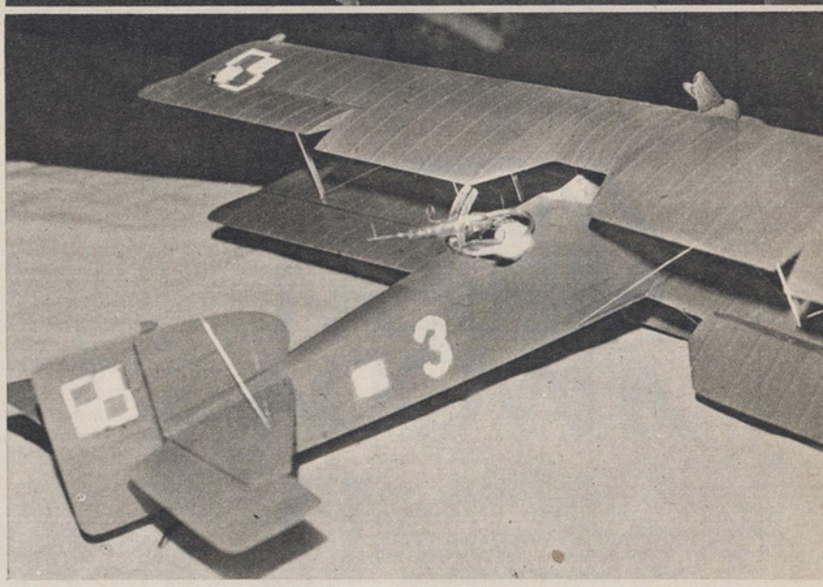
W osobnym pomieszczeniu, w małym domeczku położonym trochę na uboczu głównego szlaku, znajduje się pracownia modelarska. Pełno tu narzędzi, materiałów, obok mały składzik i — zapach celonu, charakterystyczny dla wszystkich modelarni lotniczych na świecie. Przy pracy zastaję porucznika **Wiesława Szymkowskiego.** Również doświadczonego modelarza-historyka, ucznia — dodam — majora Fijałkowskiego. W jego to bowiem modelarni, obecny porucznik, przed laty rozpoczynał budowę modeli najpierw latających, potem redukcyjnych.

Oglądam leżącego akurat na warsztacie Jak-a 18. Model bardzo dobry, a nawet barwa zielona jest podobno dokładnie taka sama jak w oryginalnej maszynie. Kiedy zadaję niedyskretne pytanie — kiedy można spodziewać się zakończenia prac, obaj oficerowie wyjaśniają, że nie są w stanie podać mi dokładnej daty. Starają się robić szybko, ale w tej pracy nie sposób cokolwiek przyspieszyć, bo częstokroć poszukiwania na przykład starego wzoru uzbrojenia czy wyposażenia kabiny, albo rozwiązania silnika, pochłaniają więcej czasu, niż sama budowa. Pokazują mi chętnie swój dotychczasowy dorobek. Kilkanaście małych samolotów, moim zdaniem, już może być demonstrowanych na każdej wystawie. Ale moi rozmówcy jeszcze nie są zadowoleni i do zdjęć prezentują mi tylko te modele, które ich zdaniem są całkowicie gotowe. Spełniam życzenie i naszym Czytelnikom-modelarzom przedstawiam pierwszą serię modeli wykonanych w WOSL-Dęblin dla Sali Tradycji.

Wśród 53 modeli, jak poinformowali mnie obaj oficerowie, znajdą się kopie takich maszyn jak: Breguet-XIV, Spad-VII, Farman „Goliath", Breguet-XIX, Morane Saulnier MS-30, Potez-XV, Fokker F-VII, PZL-L2, Lublin R-XIII, PWS-10, RWD-8, PWS-14, 16 i 26, PZL P-11, P-7, UT-2, Jak-9, Jak-18, Szcze-2, wreszcie MiGi różnych wersji, An-2 ...i dziesiątki innych maszyn.

Na otwarcie muzeum i wystawy oraz Sali Tradycji jednocześnie z góry otrzymałem zaproszenie. Jak to wszystko będzie wyglądało w całości, nie omieszkam opisać. A na razie kończę ten krótki list, który absolutnie nie wyczerpuje tematyki, bo proszę sobie wyobrazić, że na terenie Dęblina działa około 8 modelarni lotniczych.

Tekst i zdjęcia:
PAWEŁ ELSZTEIN



Na zdjęciach od góry: Mjr Fijałkowski i por. Szymkowski z modelem samolotu RWD-8 ● Model starego dwupłatowca Breguet-14-B2, widoczny jest precyzyjnie wykonany karabin maszynowy strzelca ● Ten sam samolot w widoku z góry ● Również model samolotu z epoki dwupłatowców — licencyjna Avia ● Następny samolot także pochodzi z epoki dwupłatowców ● Ten natomiast to Jak-18, samolot szkolno-treningowy.

„Jantary-2" na starcie: z lewej – Henryka Muszczyńskiego, za nim – Juliana Ziobry. Zdjęcie autora

MIĘDZY NIEBEM A WODĄ

11

Tadeusz Rejniak

KORESPONDENCJA WŁASNA

PODAĆ RĘKĘ

Przedostatni dzień mistrzostw, piątek 25 czerwca, rozpoczynaliśmy z taką sytuacją w klasyfikacji bieżącej: Lee (Wielka Brytania) — 3016 punktów. Za nim o 15 punktów Australijczyk Jinks. Na trzecim miejscu, tylko o 9 punktów dalej Ziobro i z różnicą 7 punktów do Ziobry — Muszczyński, wyprzedzający piątego w klasyfikacji — Fitchetta (Wielka Brytania) — zaledwie jednym punktem! W grupie krótkoskrzydłych na pierwszych dwóch miejscach też ciasno: Szwed Karlsson — 3244, Renner z Australii — 3233. Dziesięć punktów to żadna różnica. Trzecie miejsce Poźniaka już z większym dystansem: 174 punkty mniej od Rennera. A za Poźniakiem o 34 punkty Amerykanin Beltz i o dalsze 72 Węgier Petroczy.

Po każdej rozegranej konkurencji tabela wyników, zachodzące w niej zmiany, są zawsze przedmiotem uważnych studiów, analiz możliwości otwierających się przed poszczególnymi zawodnikami, pełnych nadziei przymiarek na awans lub odwrotnie — pełnych niepokoju obaw o utrzymanie zdobytych, a zagrożonych przez konkurentów pozycji. Ale gdy zawody dobiegają końca, gdy o wyniku ostatecznym mają zadecydować dwie, a może już jedna tylko konkurencja — bo pogoda nie daje na ogół stuprocentowych gwarancji — wtedy temperatura pragnień i trosk wzbudzanych punktowymi wartościami tabeli niepomiernie wzrasta. Zwłaszcza zaś, kiedy w czołówce walczących o miano najlepszych ma się — jak to było w naszym przypadku — trzech zawodników, z których dwóch z dużymi szansami na osiągnięcie jeszcze wyższych lokat. Te szanse chciało się oczywiście widzieć przede wszystkim, one budziły największe emocje. Lecz ich blask nie oślepiał przecież tak dalece, żeby nie dostrzegać drugiej strony medalu: wszystkim trzem naszym reprezentantom w grupie czołowej rywale deptali bardzo mocno po piętach. Wszystko jeszcze mogło się zdarzyć. Obie drogi, ta w górę i ta w dół tabeli, były jednako szeroko otwarte. Nikt nie miał przepustki w jedną tylko stronę...

Czy po tych paru uwagach trzeba charakteryzować nastrój, w jakim rozpoczynał się przedostatni dzień mistrzostw? Zrozumiałe, że był pełen skupienia, koncentracji, psychicznego napięcia, przy czym te ulubione określenia wszelkich sprawozdań z walk na sportowych arenach nie miały tym razem nic z nadużycia słowa.

Jak gdyby dla kontrastu z powagą chwili, dzień wstał od rana roześmiany słońcem. Już od wczesnych godzin niósł temperatury, pozwalające uwolnić spragnione ultrafioletowych promieni torsy uczestników mistrzostw od nieodłącznych dotąd kurtek i koszul. Właściwie chyba nawet trochę zbyt gwałtowne było to ciepło, jak na sytuację meteorologiczną. Bo nocą przeszedł front chłodny. Był na SE od Räyskäli i przesuwał się nadal w tym kierunku. Za nim, jak głosiła prognoza, sprawdzalna zresztą naocznie, otwierał się rozległy rejon pewnej, czystej pogody. Zachmurzenie cumulusowe miało być nieznaczne — 1/8 zaledwie, o podstawach od 1000 do 1950 m, przy wznoszeniach wzrastających od metra do trzech na sekundę. Po południu jednak spodziewane było nadejście strefy chmur średnich i wysokich, która szła od północnego-zachodu z prędkością 20—25 węzłów. Wiatry niższe, z tego samego kierunku, wiały z prędkością mniejszą — do 15 węzłów i układały drobne chmurki kłębiaste w niezbyt długie szlaki.

Dla obu klas wyznaczono trasy trójkątów, których pierwszy bok — do Oripää — był wspólny. Dalej standardy musiały okrążać Hollolę, co im dawało łączną długość trasy 300,3 km, a klasa otwarta miała do zaatakowania parokrotnie już wcześniej odwiedzany punkt zwrotny w Villähde, co budowało trójkąt o obwodzie 339 km.

Po starcie, który jako pierwsza wykonała klasa standard, okazało się, że wbrew zachęcającemu wyglądowi nieba, w powietrzu na razie nie było czego chwalić. Chociaż minęła 11.30 i na ziemi termometry wskazywały prawie 25°C, zatem niemal upał jak na fiński czerwiec, tam w górze nosiły zaledwie meterki i to nie zawsze do podstawy chmur. Relacjonowali nam tę sytuację Poźniak z Kępką, ale i inne zawiedzione głosy narzekały w eterze na to samo. Para RFN-owska na przykład, która poszła na rekonesans kawałek od lotniska, dzieliła się krytycznymi uwagami, że pod pięknym dla oka szlakiem cumulusów nie znajduje żadnych pewnych wznoszeń. Dość ospale budziła się termika tego dnia, ale przecież stopniowo wznoszenia przybierały na sile i to skłaniało zawodników do cierpliwego wyczekiwania nad lotniskiem. Rojno było nad nim, bo już i klasa otwarta znalazła się w powietrzu, a standardom wciąż nie spieszyło się z odejściem na przelot. To znaczy z odejściem rzeczywistym, gdyż markowanych meldowań startu lotnego było sporo. Gra szła o wysoką stawkę i raz po raz ktoś próbował wyciągnąć konkurentów na trasę, ale... „nie ze mną takie sztuczki Brunner" — cisnęło się na myśl powiedzonko kapitana Klossa, gdy obserwowaliśmy z ziemi zagrywki szczwanych lisów podniebnego boju. Pilnowali się wzajemnie, odgadywali bez pudła zamysły przeciwników, na nic się zdawały chytre uniki i zwody. Franek z Heńkiem raz tylko przedsięwzięli fingowany atak — nic im nie dał, wrócili.

Jako pierwszy z liczących się partnerów klasy standard poleciał Renner. Nie wywołał lawiny. Była wtedy 11.58 i jakoś nikt za nim nie pognał. Dopiero dobrze po dwunastej ruszyło kilku następnych, wśród nich Karlsson — 12.15 i Reichmann — 12.33. Nasi zameldowali start lotny o 12.37 — Kępka i minutę po nim Poźniak. Niemal jednocześnie z nimi — Jugosłowianin Strukelj i Węgier Petroczy. Dziesięć minut później poleciał Burton. Anglik okazał się potem wybrańcem losu, lecz w momencie startu nie przykuwał jeszcze głównej uwagi rywali: w klasyfikacji bieżącej zajmował szóste miejsce, o 135 punktów za Poźniakiem.

Znacznie bardziej od Burtona interesowali nas, rzecz jasna, obaj brytyjscy reprezentanci klasy otwartej. Zainteresowanie to było zresztą w pełni odwzajemniane, czego dowód ujawnił się wkrótce w manewrach startowych. Gdy około 12.50 Muszyński i Ziobro wykonali taktyczny zwód odejścia na trasę, zarówno Fitchett jak Lee polecieli natychmiast ich śladem. Nasi oczywiście zawrócili i teraz było ogromnie ciekawe co robią tamci. Po pewnym czasie Lee zawrócił również, Fitchett natomiast pozostał już na trasie. To wytwarzało pożądany układ. Nasza para pokręciła się jeszcze chwilę nad lotniskiem i o 12.56 Muszczyński, a o 12.57 Ziobro wyruszyli serio na przelot. Za nimi — co warte odnotowania z uwagi na późniejsze wyniki konkurencji — polecieli: Amerykanie Johnson i Butler — 13.01 i 13.04, Nowozelandczyk Pryde — 13.05, a dopiero o 13.13 Lee.

Co do Johnsona to można by powiedzieć, że rozgrywał on w tym dniu swoją drugą już konkurencję. Pierwszą, innego rodzaju, odbył na przedpołudniowym posiedzeniu OSTIV, gdzie przedstawił wyniki porównawczych badań biegunowych różnych typów szybowców. Nie treść odczytu jednak pragnę tutaj wspomnieć lecz specyficznie powściągliwy dowcip tego popularnego zawodnika. Na wstępie obrad poprosił mianowicie, żeby mu pozwolono jako pierwszemu wygłosić referat, gdyż — jak to określił — ma jeszcze do wykonania pewne nie cierpiące zwłoki czynności lotnicze. Dostał oczywiście brawa kraszone śmiechem, przedstawił swoje opracowanie w pierwszej kolejności i teraz właśnie wykonywał owe „czynności lotnicze", lecąc po trasie zadanego przelotu. O tym zabawnym wystąpieniu Johnsona opowiedział, wróciwszy z ostivowskiej sesji, Bohdan Jancelewicz, który też prezentował tam, wspólnie z T. Dzwonowskim, przeprowadzone badania nad połączeniami laminatu ze stopami aluminium. Nawiasem mówiąc była to w ogóle swego rodzaju polska sesja, gdyż referat o zdolnościach konstrukcji do łagodzenia obciążeń wygłosił Wiesław Stafiej, który jednocześnie przewodniczył w tym dniu posiedzeniu OSTIV.

Ale wróćmy do mistrzostw. Zawodnicy lecieli, lecz na początkowym odcinku trasy nie mieli łatwego życia. Warunki termiczne były dość uciążliwe, gdyż podstawy cumulusów układały się na razie w granicach 1200 m, a do tego godne uwagi wznoszenia sięgały tylko 900 m. Wyżej malały. Dopiero dalej, tak w odległości jak w czasie, chmury — jak to się mówi — zaczęły zabierać. Ich podstawa wzrosła stopniowo do 1600 m, potem przekroczyła nawet nieznacznie wysokość prognozowaną, osiągając 2000 m. W tej fazie przelotu również wznoszenia trafiały się całkiem przyzwoite, podbijając wskazówki wariometrów do wartości 4 m/s. Lecz wszyst-

ko to miało miejsce dopiero na drugim boku trójkąta, za punktem zwrotnym w Oripää, który Ziobro i Muszczyński osiągnęli wkrótce po Kępce i Poźniaku.

Ponieważ trasy drugiego boku dla standardów i klasy otwartej różniły się kursami zaledwie o trzy stopnie, więc na początkowych kilomerach tego odcinka w powietrzu było gęsto od szybowców. Przez pewien czas obie klasy leciały razem, co znakomicie służyło długoskrzydłym. Jako szybsi doskakiwali bez trudu do kominów obficie poznaczonych rozsianymi przed nimi szybowcami klasy standard, sunąc szparko do przodu bez większego ryzyka, jak żeglarz po szlaku wodnym, wytyczonym pławami. Niezależnie od tego przypadkowego udogodnienia musiało w tym rejonie być w ogóle nie najgorzej z pionowymi ruchami powietrza, bo z radiowych rozmów pilotów wynikało, że „rzucają dwójki". Gdy noszenie spadało do 2 m/s opuszczali kominy, szukali korzystniejszych. Leciało im się dobrze. Z wymienianych sporadycznie, lapidarnych uwag — bardziej zresztą z ich tonu może, jak z zawartych w nich treści — wyczuwało się wyraźnie, iż są zadowoleni z lotu, że sprawia im pełną przyjemność, że cieszy ich tempo, w jakim kontynuują przelot. Franek w pewnej chwili mówił z aprobatą: — Nareszcie ludzkie warunki w powietrzu!

Z tego co opowiadam należałoby wnosić, że w lotniskowej bazie skakaliśmy ze szczęścia. Tak jednak nie było. I właściwie nie potrafię nawet dzisiaj wytłumaczyć, skąd wziął się nastrój jakiegoś dziwnego niepokoju, jakichś niezupełnie świadomych swych podstaw obaw przed czymś niewiadomym. Może sprawiała to ta lekka euforia pilotów, niedostrzegana u nich w poprzednich konkurencjach? Może to ich wyraźne odprężenie, po tak niedawnym jeszcze napięciu przed startem i później w toku pełnego pasji rozgrywania startu lotnego? Albo — przy całym, pomyślnym przecież dotąd, wolnym od kryzysów i dynamicznym locie — może brakowało nam stwierdzeń zawodników, że kogoś ważnego dopędzili na trasie, że wyprzedzili któregoś z rywali? Trudno powiedzieć co było przyczyną, ale na pewno tak charakterystyczna w zawodniczym locie twórcza nerwowość, której właśnie nie zauważaliśmy tym razem w samopoczuciu pilotów, ogarniała coraz bardziej nas na lotnisku, potęgowana biernością naszej sytuacji. A jej „twórczość" uzewnętrzniała się głównie produkowaniem kłębów papierosowego dymu, zionącego z otwartych drzwi „Nysy", niczym z fabrycznego komina. Siedzieliśmy z Józkiem przy radiostacji raczej w mrukliwych nastrojach.

Ożywienie przyszło nie to, którego byśmy pragnęli: około piętnastej głos Holighausa dopytywał, czy drugi punkt zwrotny to napewno Villähde? — Positiv — potwierdziła jego naziemna załogantka, żona. — O key — skwitował informację i dodał, że jest 15 km przed Lahti. I to był ten cień, który zaczął coraz bardziej dźgać myśli.

Bo Villähde leży tuż koło Lahti, więc rywal naszych zawodników miał w tym momencie niespełna 25 km do drugiego wierzchołka trójkąta. A Julek z Henrykiem mijali w tym czasie dopiero trawers Hämeenlinny, byli zatem około 45 km za nim! Wprawdzie Holighaus odszedł znad lotniska 11 minut wcześniej niźli Muszczyński, ale 45 km... — Cholera, czyżby miało się okazać, że wcześniejsze odejścia były korzystniejsze? — dałem wreszcie wyraz wątpliwości, która nas obu zdaje się jednako od dłuższego już czasu nurtowała. Milczenie bywa też odpowiedzią. Józek wciągnął tylko kolejny haust dymu i spojrzał na niebo. Myślałem o tym samym: cumulusy w rejonie lotniska coraz bardziej malały, zanikały stopniowo.

Jak na potwierdzenie niewypowiedzianych obaw, radio odezwało się głosami naszej pary z klasy standard. Dolatywali do Holloli, drugiego wierzchołka ich trójkąta, narzekając na bardzo osłabłe tam warunki. Wykorzystywali już tylko metrowe wznoszenia i to przeważnie mocno porwane. Minęli wreszcie ten punkt zwrotny, do mety pozostawało im jeszcze ponad 70 km, kiedy o 15.38 nad lotniskiem pojawił się pierwszy zawodnik klasy standard — Renner. Zdawało się teraz być już całkiem pewne, że późne odejście tego dnia na trasę było błędem w sztuce. Renner poleciał przecież 40 minut przed naszymi. Z ogromnym niepokojem wypatrywaliśmy teraz, czy wśród dalszych przylatujących na metę standardów nie pokażą się najbliżsi w klasyfikacji za Poźniakiem — Beltz lub Petroczy. Ich na razie nie było, ale o 15.57 przyleciał Burton! To było wręcz zaskakujące: Anglik odszedł ze startu 10 minut po naszej parze! I już jest? A nasi wciąż odlegli od lotniska, nie mogą przyspieszyć dolotu. Ba, co tu mówić o dolocie — borykali się przecież w coraz mizerniejszych wznoszeniach, daleko jeszcze na trasie.

Gorzko smakowała świadomość, że z każdą kolejną minutą, potem z pierwszym i drugim kwadransem Heniek nieuniknienie schodził z podium zwycięzców, na którym jeszcze przed paru godzinami dość mocno stał. Na jego trzecie miejsce w klasyfikacji łącznej wchodził teraz Burton, zwycięzca dnia w klasie standard. Kępka, za nim Poźniak przylecieli dopiero 35 minut po Burtonie. I zabrakło nawet jasnej motywacji tego niepowodzenia. Uprzednia, wydawało się niewzruszona teoria o błędzie późnego startu, wzięła w łeb. Obalił ją nie tylko Burton, lecz pięciu innych jeszcze zawodników klasy standard, którzy odeszli na trasę znacznie później od naszych, a uzyskali lepsze czasy przelotu. Podobnie zresztą rzecz się miała potem i w klasie otwartej. Niewzruszona pozostawała więc jedynie stara prawda, że szczęście sprzyja najbardziej tym, którzy potrafią podać mu w porę pomocną dłoń.

Na marginesie chcę wspomnieć, że nieszczególnie trafiła wycieczka rodaków z Bielska-Białej, która w tym dniu przyjechała do Räyskäli. Jej uczestnicy, związani przeważnie zawodowo z lotnictwem, między innymi inżynierowie-piloci Okarmus, Zatwarnicki, więc ze wszech miar bliscy sprawom szybowcowym a i naszym sercom, boć przecież starzy znajomi, koledzy — swoje pierwsze kroki po przybyciu na lotnisko skierowali oczywiście do naszej bazy. I tutaj miast paść w szeroko rozwarte ramiona, nie móc tchu złapać w uściskach powitań, napotkali koślawe uśmiechy, zdawkowe serdeczności i w ogóle dość ponurawe oblicza, bośmy się jeszcze nie otrząsnęli z niepowodzenia Poźniaka, a już szykowało się następne.

Z klasy otwartej pierwszy przyleciał Ax — o 16.12 i w równą minutę po nim — Holighaus. Pamiętaliśmy o jego 11-minutowym handicapie w stosunku do naszych pilotów, lecz ci zdobywali dopiero pozycje dolotowe. Julek był ponad 30 km od lotniska, Henryk jeszcze dalej. Minęło 11 minut, a naszych nie było widać. Natomiast wśród wielu innych przyleciał tymczasem Butler, który przecież startował do przelotu 7 minut za polską parą. Na szczęście, wkrótce po Butlerze, o 16.28 dotarł do mety Ziobro. Niestety, Muszczyński dopiero 5 minut później.

Tak więc zabrakło w tym dniu szczęścia czy też owej umiejętności podania mu ręki, obu naszym Henrykom. Szczególnie Muszczyński nie mógł sobie darować chwili nieuwagi w powietrzu. Opowiadał, że dogonił Fitchetta na trasie, więc wystarczyło nie puścić go od siebie, siedzieć mu na ogonie, żeby uzyskać czas lepszy od niego. Lecz w pewnym momencie Henryk się pomylił: zaczął pilnować Neuberta, który latał na takim samym AS-W 17. Kiedy z bliska stwierdził pomyłkę, było już za późno na jej naprawienie. Flitchett wyparował. Na mecie wyprzedził Muszczyńskiego nieznacznie — zajął 14 miejsce, podczas gdy on 16, ale to wystarczyło Anglikowi, żeby w klasyfikacji łącznej wyjść na trzecią pozycję i rozdzielić Henryka od Julka. Bo Ziobro swoim dziewiątym wynikiem dnia awansował w klasyfikacji łącznej na drugie miejsce, za zwycięzcą konkurencji i liderem tabeli — Lee.

I to był dla nas główny akcent wieczoru. Radosny akcent radosnego wieczoru, gdyż obchodzono właśnie wielkie w Finlandii święto najdłuższego dnia. Spalono z tej okazji spory stos drewna, potem długo w noc śpiewano, tańczono i weselono się w lotniskowej restauracji, albo gdzie kto mógł — niekoniecznie przy herbatce. Wespół z Bohdanem mieliśmy okazję zasłużyć się Julkowi, chroniąc go przed nadmierną serdecznością przyjaciół. Był niewątpliwie oczkiem zainteresowania rywali, miał przecież nazajutrz bronić srebrnego medalu...

DZIAŁACZ LOTNICZY

Stara to już w lotnictwie sportowym prawda, że takie są aerokluby, jacy są ich działacze społeczni. Jest to sprawa, do której Aeroklub PRL przywiązuje niemałą wagę. Świadczy o tym m. in. ustanowienie przed kilkunastoma laty tytułu i odznaki „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego". Ten wysoki dowód uznania dla działacza społecznego przyznano dotąd 972 osobom. Gdyby posłużyć się prawami statystyki, to na jeden aeroklub regionalny przypadłoby około 25 tych najbardziej ofiarnych i najlepszych społeczników. Jeśliby dodać do tego działaczy, którzy ze względu na mniejsze zasługi nie zostali jeszcze uhonorowani wspomnianą tu odznaką, to w każdym z ponad czterdziestu aeroklubów regionalnych mielibyśmy ich znacznie więcej. Obawiam się jednak, że nie wszędzie jest aż tak dobrze. Niemniej jednak są w aeroklubach działacze, na których opiera się działalność lotnictwa sportowego. Ich bezinteresowność, wiedza, umiejętności i możliwości stanowią w znacznym stopniu o sile sportowych skrzydeł. Ich formalne związki z lotnictwem są różne albo żadne. Nie ma bowiem „przepisu" na działacza społecznego. Może nim być w zasadzie każdy sympatyk lotnictwa, bez względu na wykonywany zawód i zajmowane stanowisko. Byle tylko chciał swój wolny czas poświęcić pracy społecznej na lotnisku, w sekcji specjalnościowej czy na innym odcinku pracy aeroklubu, byle wykazał, że jest dobrym organizatorem i wychowawcą, że pogłębia lotniczą wiedzę i umiejętności.

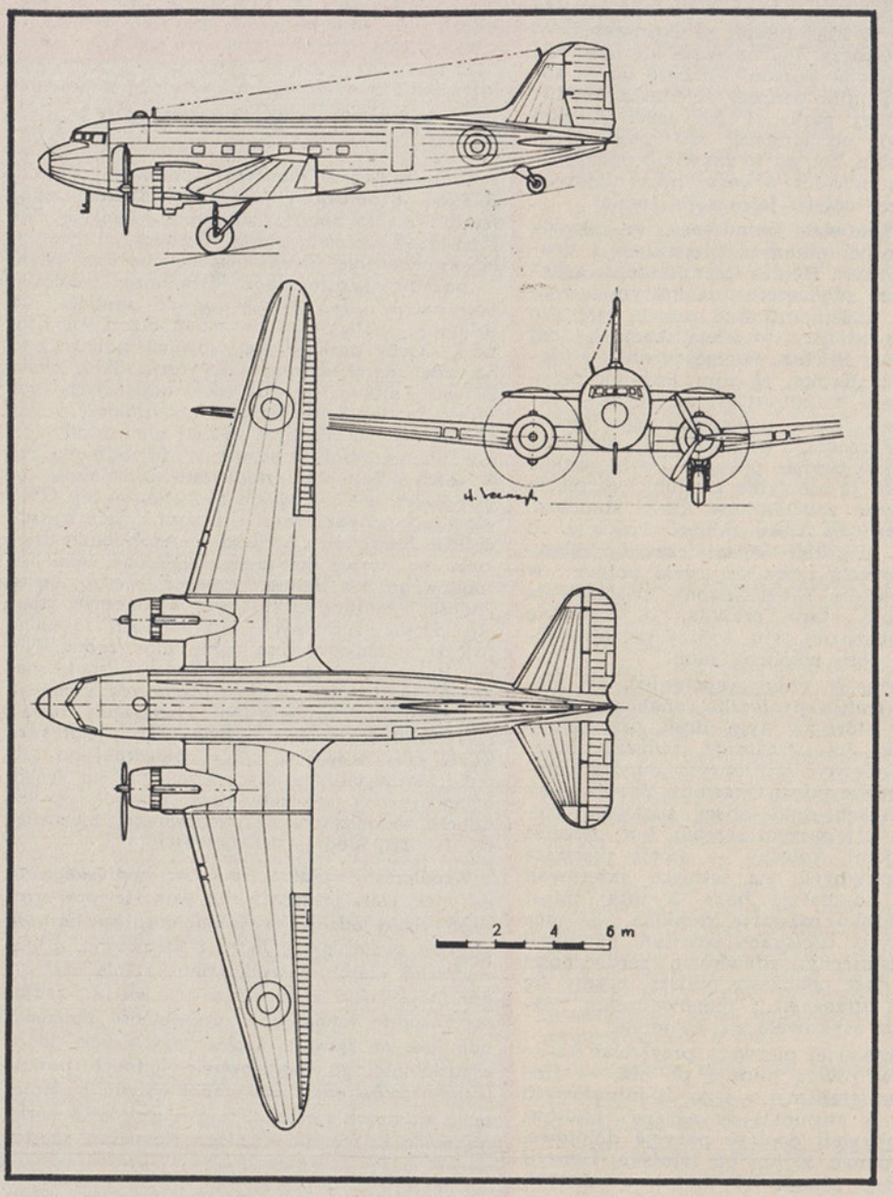
Współczesny działacz lotnictwa sportowego to człowiek, który przekonanie o ważności powierzonego sobie odcinka i świadomość społecznych skutków swojej pracy łączy z ideowością, z nowoczesną wiedzą o wychowaniu, szkoleniu i organizacji. Pasja wychowywania i wiedza, znajomość sportu lotniczego i umiejętność patrzenia nań jako na zjawisko społeczne, poczucie odpowiedzialności za modelowanie ludzkich postaw i charakterów oraz umiejętność wyboru najlepiej temu służących metod — to bez wątpienia cechy niezwykle ważne dla działacza lotnictwa sportowego.

Sport lotniczy jest instrumentem wychowawczym o takim zasięgu działania, jaki mają emocje wynikające z udziału pilotów, skoczków i modelarzy w szkoleniu i doskonaleniu swych umiejętności oraz udziału w zawodach; także — uczestnictwa ludzi w różnych formach działalności, składających się na całość lotnictwa sportowego. Stopień wykorzystania tej niebagatelnej szansy zależy od działaczy lotniczych wszystkich szczebli i specjalności. Z zadań tych wynikają i powinny wynikać kryteria oceny działalności ludzi pracujących zawodowo i społecznie w lotnictwie sportowym oraz przekonanie o wysokim stopniu użyteczności ich pracy.

Zdarza się jednak, że aerokluby „gubią" swych działaczy, nie wychodzą im naprzeciw, nie potrafią w pełni wykorzystać ich chęci i kwalifikacji. Jakże często pilot, skoczek spadochronowy czy modelarz, który przestał uprawiać czynnie sport lotniczy, odchodzi z aeroklubu bezpowrotnie, czasem z żalem, zamiast służyć mu dalej swą wiedzą i doświadczeniem.

Aeroklub PRL oraz wszystkie aerokluby regionalne powinny więc jeszcze bardziej niż dotychczas dbać o swych społecznych działaczy, co praktycznie oznacza, że działacze powinni być zainteresowani rozwojem swoich szeregów. W pracy społecznej na niwie lotnictwa sportowego kryją się bowiem wielkie wartości i nie mniejsze rezerwy.

Haluy



SAMOLOT TRANSPORTOWY „DAKOTA-I i II" (DOUGLAS C-47 i C-53)

Z powodu złej pogody 20 września 1944 r. zasadnicza grupa Samodzielnej Brygady Spadochronowej lądowała pod Arnhem dopiero 21 września, w cztery dni po rozpoczęciu akcji. Wojska były przetransportowane samolotami „Dakota—I", z których wyskakiwali spadochroniarze. Ze względu na opóźnienie, straty były mniejsze niż dla pierwszego zrzutu. Samoloty były przedtem wykorzystywane do szkolenia i ćwiczeń spadochroniarzy.

Z uwagi na łatwość lądowania w terenie „Dakoty" były wykorzystywane do tzw. operacji „Most", czyli do przerzutów do kraju, a także z kraju osób i materiałów dla Armii Krajowej. Wywiezienie zdobytych części tajnej broni hitlerowskiej „V" do Anglii odbyło się właśnie „Dakotą—I". Drugim pilotem tej „Dakoty" był Polak, kpt. K. Szrajer.

W 1944 roku ówczesny naczelny wódz Wojska Polskiego na Zachodzie odbywał lot inspekcyjny do polskich jednostek w Afryce samolotem „Dakota—II". Samolot był pilotowany przez Polaków, ale pochodził z 216 angielskiego dywizjonu transportowo-badawczego. W dywizjonie tym latało kilkunastu Polaków, a ogółem ok. 40 polskich lotników pilotowało „Dakoty" w 6 różnych dywizjonach transportowych RAF.

Jeden z najsłynniejszych i najlepszych samolotów pasażerskich świata: Douglas DC—3 został w 1940 r. przerobiony na wersję transportową dla wojska pod oznaczeniem C—47. Przerobiono wnętrze kadłuba (składane fotele pod ścianami) oraz zastosowano podwójne drzwi (duże, dla wkładania większych ładunków).

C—47 także posiadał kilka odmian. Odmiana C—47 A miała instalację elektryczną 24V zamiast 12V. C—47 B z silnikami wysokościowymi P—W R—1830—90 opracowano do lotów nad Himalajami z Indii do Chin (operacja „Garb"). C—47 był budowany w ilości 15 000 maszyn. W niewielkich ilościach (raczej pojedyncze egzemplarze) budowano odmiany: C—49, C—50, C—51, C—53, C—68, C—84, C—117. Najliczniej i najszerzej z tych odmian używany był C—53 (ponad 400 maszyn), w armii amerykańskiej nazywany „Skytrooper". Posiadał wnętrze przystosowane do przewozu pasażerów. Jedynie C—53C i C—53D (ok. 170 maszyn) miały boczne fotele.

Samoloty dostarczane dla RAF-u nosiły oznaczenia „Dakota—I" (C—47), „Dakota—II" (C—53), „Dakota—III" (C—47A) i „Dakota—IV" (C—47B). W niektórych krajach Afryki i Ameryki Południowej samoloty te są używane do dziś.

O użyciu „Dakot" w ludowym Lotnictwie Polskim pisaliśmy w „SP" nr 21/1973. Napęd: dwa silniki Pratt-Whitney R—1830—92 o mocy max. 1 200 KM.

WITOLD SZEWCZYK

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 29,083 m, długość — 19,7 m, wysokość — 5,18 m, pow. nośna — 91,69 m².

Masy: Masa własna — 7 650 kg, masa użyteczna — 4 143 kg, masa całkowita max. — 11 793 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 370 km/h, prędkość przelotowa — 297 km/h, wznoszenie — 5,8 m/s, pułap — 7 315 m, zasięg. 2 570 km

Na zdjęciu i na rysunku: „Dakota—II" (C—53).

Niedawno w Kałudze odbyła się tradycyjna, już jedenasta, sesja poświęcona wielkim ideom Konstantego Ciołkowskiego. W tegorocznej sesji wzięli udział przedstawiciele świata nauki i techniki z Moskwy, Leningradu, Swierdłowska, Kijowa, Kiszyniowa, Kujbyszewa, Krasnodaru i innych miast. Na zebraniach plenarnych i w poszczególnych sekcjach wygłoszono 154 referaty. W pracach swych autorzy referatów podkreślali, że wiele ze śmiałych niegdyś pomysłów Ciołkowskiego zostało w pełni lub częściowo zrealizowanych, zarówno gdy chodzi o kosmonautykę, jak lotnictwo, czy budowę obiektów lżejszych od powietrza. Wśród referatów znalazła się również praca związana z działalnością twórcy praktycznej kosmonautyki, akademika S. Korolewa. W styczniu roku 1977 przypada 70 rocznica urodzin Korolewa. Akademik W. Miszin przedstawił pracę o twórczym rozwoju myśli Korolewa — o jego naśladowcach. Warto przypomnieć, że 40 lat temu otwarto w Kałudze muzeum — dom im. K. Ciołkowskiego.

Kanada zamierza rozszerzyć swoją sieć łączności poprzez budowę satelitów typu „Anik", znacznie ulepszonych w stosunku do pierwszych konstrukcji. System łączności utworzony z nowych trzech satelitów ma rozpocząć pracę w latach 1978—79. Obecny system złożony z trzech satelitów „Anik" powstał w latach 1972—75 i przewidywany był na około pięć lat. Nowe satelity będą miały większą pojemność baterii pokładowych oraz znacznie sprawniejsze generatory wykorzystujące ogniwa słoneczne.

23 listopada na orbitę okołoziemską wprowadzono nowego satelitę badawczego, radzieckiego „Kosmosa", oznaczonego kolejnym numerem 867. Satelita obiega naszą planetę na wysokości maksymalnej 814 km, a minimalnej 250 km. Początkowy czas obiegu wynosi 91 minut.

Od lutego roku 1974 na orbicie okołoziemskiej znajduje się amerykańska stacja kosmiczna „Skylab". Żywotność jej może być jednak zagrożona przez atmosferę ziemską, do której prędzej czy później stacja dotrze. Istnieje ciekawy projekt zachowania stacji do dalszych, ewentualnych doświadczeń. W roku 1980, gdy już będzie funkcjonował transportowiec kosmiczny „Space Shuttle", astronauci amerykańscy przy jego pomocy dotrą do „Skylaba" i zabudują doń mały silnik odrzutowy o takim ciągu, aby stacja mogła zmienić orbitę, przechodząc z wysokości około 200 km na nową orbitę na wysokość około 500 km. W ten sposób przedłużona zostanie żywotność stacji, i co ważne, a o czym się mówi niezbyt głośno, uniemożliwione zostanie, przynajmniej na razie, zetknięcie się wielotonowej konstrukcji stacji z powierzchnią Ziemi. Zawsze przecież istnieje możliwość, że pewne podzespoły nie ulegną spaleniu przechodząc przez warstwy atmosfery ziemskiej i mogą zagrażać obszarom gęsto zaludnionym, a nawet statkom na morzu. Pomysł zatem z silnikiem uznać wypada za doskonały. Jeszcze inny projekt zakłada umieszczenie w „Skylabie" załogi, która mogłaby przebywać w Kosmosie... sześć pełnych lat! Czy nie kryje się za tym przygotowanie do długotrwałych wypraw międzyplanetarnych, trudno na razie powiedzieć. Jedno jest pewne: idee Konstantego Ciołkowskiego urzeczywistniają się coraz bardziej.

Ze źródeł amerykańskich pochodzi także informacja o przygotowywaniu przez wytwórnię Hughesa 8 nowych obiektów kosmicznych. Będą to między innymi: satelita łącznościowy „Intelsat-4A", którego start przewidziano w grudniu roku przyszłego; satelita łącznościowy „Comstar—4", którego start przewidziano w końcu roku przyszłego; satelita „Palapa—2" przeznaczony dla łączności w Indonezji wystartować ma w marcu roku 1977. Następnym obiektem jest satelita GMS, przeznaczony dla Japonii. **P.E.**

Z LOTU PO świecie

■ **7 listopada** br. odbył się pierwszy 80-minutowy lot nowego samolotu francuskiego „Mystere-Falcon 50". Samolot ten na pierwszy rzut oka przypomina swym układem radzieckiego Jaka-40. Szczególnie, gdy chodzi o usytuowanie trzech silników. Nowy samolot będzie demonstrowany na przyszłorocznym Salonie Paryskim, ale do eksploatacji dopuszczony zostanie po serii prób, niezbędnych dla uzyskania świadectwa państwowego, dopiero za dwa lata — we wrześniu 1978 r. „Falcon-50" zabiera od 4 do 10 pasażerów i ma zasięg ponad 5 500 km. Jest to zatem samolot dalekiego zasięgu, dla potrzeb transportu związanego z koncernami, przemysłem i różnymi firmami. Prędkość przelotowa około 650 km/h. Przewiduje się, że zapotrzebowanie na ten typ samolotu przekroczy 300 sztuk. Oblot drugiego prototypu przewidziano na koniec roku 1977, a prototypu trzeciego na rok 1978.

■ **W połowie** listopada br. otwarto w praskim Narodowym Muzeum Techniki (CSRS) wystawę radzieckiej kosmonautyki. Demonstrowano 20 modeli statków kosmicznych, a między innymi naturalnej wielkości kopię pojazdu księżycowego „Łunochod". Modele wykonane były w podziałce 1:10. Ponadto na wystawie pokazano makiety różnych innych radzieckich obiektów kosmicznych i rakiet. Wystawa została podzielona na 6 działów, z których jeden poświęcony był historii, inne współpracy międzynarodowej i perspektywom kosmonautyki.

■ **W USA powstaje** fundacja im. Lindbergha, przeznaczona dla popierania wypraw odkrywczych — naukowych i sportowych. Pierwszymi fundatorami są znany astronauta Neil Armstrong i lotnik, as amerykański minionej wojny — James Doolitle. Do 20 maja roku przyszłego komitet organizacyjny fundacji zamierza zebrać 5 mln dolarów. W maju bowiem przypada 50-lecie historycznego przelotu Atlantyku przez Lindbergha.

■ **W pierwszych** dniach listopada br. zmarł w USA Clarence Chamberlin, lat 82, pilot który w 1927 r. — w dwa tygodnie po przelocie Lindbergha — przeleciał Atlantyk z Nowego Jorku do Niemiec, pokonując trasę znacznie dłuższą i w dodatku z pasażerem na pokładzie. Wyczyn ten nie przyniósł mu jednak sławy takiej jaka otaczała Lindbergha.

■ **Niedawno** w swej dalekowschodniej podróży odwiedziła Bombaj Amerykanka, Marion Rice-Hart. Nic w tym fakcie nie byłoby nadzwyczajnego, gdyby nie to, że pani Hart liczy sobie obecnie 84 lata, a za sterownicą samolotu Beechcraft „Bonanza" czuje się doskonale. Dyplom lotniczki sportowej uzyskała mając 54 lata. Było to w 1946 r., kiedy rozpoczęła szkolenie i polubiła latanie na pokładzie Cessny z 90-konnym silnikiem. Pierwszą jej wycieczką powietrzną była wyprawa z Nowego Jorku na Kubę i z powrotem przez Kalifornię do domu. Obecnie pani Hart podróżuje „Bonanzą" zaopatrzoną w dodatkowe zbiorniki paliwa podwieszane pod skrzydłami, które umożliwiają zwiększenie czasu lotu do 14 godzin. Trasa lotu wiekowej, ale zawsze sercem młodej lotniczki wiedzie przez Kanadę, Islandię, Europę do Egiptu, poprzez Arabię Saudyjską, Bahrein do Karaczi. Życzymy szczęśliwej podróży!

■ **Prasa CSRS** przypomina, że przed 41 laty otwarto pierwszą linię komunikacji powietrznej na trasie Moskwa — Praha. Linię z Pragi do Moskwy obsługiwały samoloty Fokker F-VII, a linię z Moskwy do Pragi samoloty ANT-35.

■ **W ZSRR prowadzone są** interesujące prace, polegające na przystosowaniu istniejących statków powietrznych do przewozu kontenerowego różnych ładunków. Kontenery opracowano dla samolotu An-12 oraz dla śmigłowca Mi-6. Śmigłowiec, na przykład, unosi uniwersalny zasobnik o pojemności 5,4 m³, przeznaczony do transportu cieczy. Kontener został przystosowany zarówno do transportu powietrznego jak i lądowego. Zasobnik ma kształt opływowy, tak aby mógł być podwieszany na zewnątrz wiropłata transportowego. Jak wynika z dotychczasowych doświadczeń, transport np. metanolu czy innych produktów przemysłu chemicznego z rejonu Tiumenia przyniósł gospodarce państwowej około miliona rubli oszczędności w ciągu jednego roku. Obecnie trwają doświadczenia nad zastosowaniem kontenerów w śmigłowcu Mi-8. Będzie on przewoził ryby (drobnicę) zarybiając rzeki, będzie także dezynfekował obszary wodne. Badania prowadzone są na Kubaniu pod patronatem przemysłu rybnego. (I)

■ **„Concorde"** należący do towarzystwa British Airways wykonał lot propagandowy na Daleki Wschód, lądując m. in. w Manilli, Singapurze, Hongkongu, Dżakarcie i Seulu. W ciągu 10 dni samolot przebył 53 tys. km z przeciętną prędkością 1 500 km/h.

■ **Zgromadzenie** International Air Carrier Association wystąpiło z ostrym protestem przeciwko stosowaniu przez niektóre towarzystwa przewozów regularnych wynajmu części miejsc w samolocie na zasadach czarterowych (tzw. part-charter). Zdaniem IACA dzieje się to ze szkodą dla pasażerów.

■ **Towarzystwo amerykańskie** Ideal World Travel projektuje organizowanie lotów rozrywkowych nad obszarem wodnym Nowego Jorku na samolotach B-747, wyposażonych w salę do gier (zabronionych w Nowym Jorku), oraz w sale widowiskowe i dancingowe. Uprawianie gier w samolocie staje się poważnym problemem prawnym dla władz USA. Muszą one rozstrzygnąć, czy możliwe jest na pokładzie samolotu latającego nad wodami terytorialnymi prowadzenie działalności zakazanej na terytorium Stanów.

■ **Z danych o wypadkowości** lotnictwa użytku ogólnego w Stanach Zjednoczonych wynika, że spośród 4 425 wypadków, które wydarzyły się w 1974 r., można by uniknąć co najmniej 584 (w tym 106 śmiertelnych), gdyby lot był lepiej przygotowany, a 220 (w tym 161 śmiertelnych), gdyby nie był wykonywany w warunkach widoczności lecz na przyrządy, czego wymagała sytuacja meteorologiczna.

■ **W porcie lotniczym** Sztokholmu Arlanda został otwarty nowy dworzec, zdolny do obsłużenia 4,5 mln pasażerów rocznie. Budynek dworca, o powierzchni 68 tys. m², ma 150 m długości. (o)

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fèdèration Aèronautique Internationale w Paryżu (FAI).

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1
Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9
ul. Kazimierzowska 52,

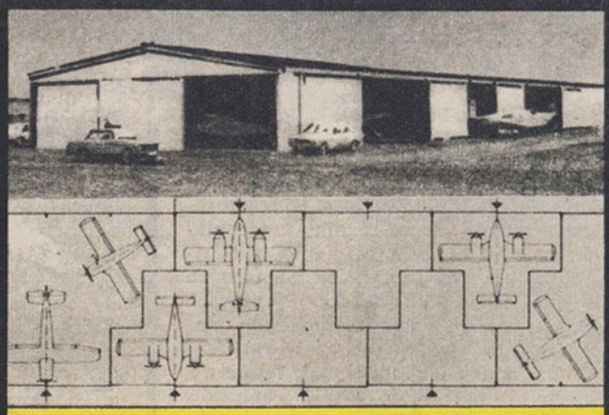
TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, JOLANTA KALITA — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 156 zł., półrocznej — 78 zł., kwartalnej — 39 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW „Prasa-Książka-Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa-Książka-Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531—71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28.
OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10.50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 3.XII.1976 r. Zam. 1098. J-45. **INDEKS 37606**

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

KONKURENT SAMOLOTU?

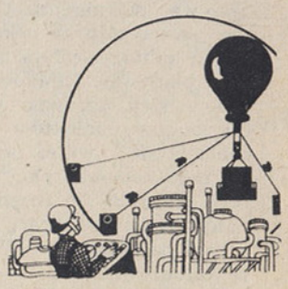
Nowy ultralekki śmigłowiec dwumiejscowy Robinson R-22 został opracowany jako konkurent samolotu turystycznego w rodzaju Cessna-172 czy „Piper „Cherokee". I to pod każdym względem: kosztów, zalet użytkowych, ekonomiczności. Silnik tłokowy o mocy 115 KM. Dwuster. Konstrukcja maksymalnie uproszczona. Do obsługi naziemnej wystarczy 1 osoba. W hangarze zajmuje 1/3 miejsca potrzebnego dla samolotu. Masa własna — 324 kg, masa całkowita max. — 554 kg. Prędkość przelotowa — 160 km/h. Zasięg max. — 400 km, pułap — 4 200 m, pułap zawisu — 1 560 m. Długość z wirnikiem — 8,63 m. Szerokość z płozami — 1,9 m.



HANGAR PREFABRYKOWANY

Kolejną próbą rozwiązania problemu szybkiej budowy hangarów dla małych samolotów jest system złożony z dowolnej liczby typowych elementów wewnętrznych „T" oraz końcówek — prefabrykowanych i montowanych na lotnisku. Konstrukcja stalowa.

BALON DŹWIG

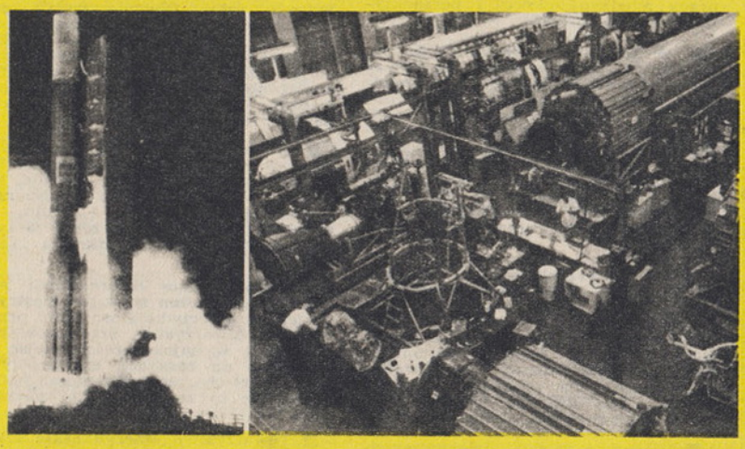


Współczesna technika coraz częściej interesuje się balonami. Dla przykładu: w radzieckim ośrodku doświadczalno-badawczym ministerstwa robót montażowych i specjalnych ZSRR przystosowuje się balon do prac dźwigowych. Jest już projekt balonu-dźwigu o nośności 15 ton. Oblicza się, że jego użytkowanie będzie kosztowało w przybliżeniu tyle, co naziemnego dźwigu o nośności 100 ton. Ale balon-dźwig zastąpi jednocześnie 4–5 naziemnych konkurentów.

Balon ma mieć 3 liny kotwiczne i dźwigarki elektryczne, ustawione w trójkąt ograniczający powierzchnię montażową o średnicy 200–300 m. Balon może być przesuwany oraz zmieniać wysokość zawisu. Operator znajduje się na ziemi.

Dużą uwagę zwrócono na bezpieczeństwo użytkowania. Nadciśnienie wewnętrzne w balonie jest małe. Nawet metrowej długości rozerwanie powłoki spowoduje zmniejszenie nośności dźwigu dopiero po 40 min. A więc nie ma obawy, aby unoszony ładunek nagle upadł. Gaz nośny — hel.

Obecnie buduje się model wielkiego dźwigu o nośności 1 tony. Będzie służył do prób użytkowych oraz szkolenia operatorów, jako symulator balonu-dźwigu.



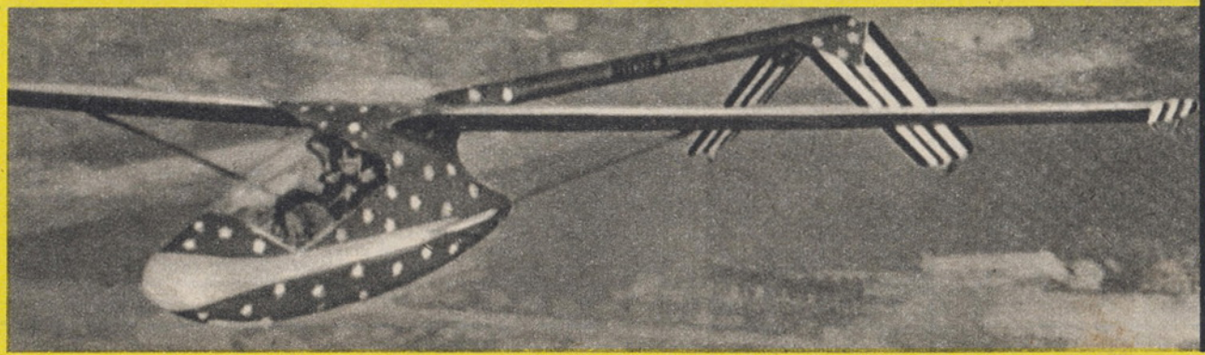
JAK POWSTAJE RAKIETA NOŚNA?

Na zdjęciu widzimy produkcję seryjną rakiet nośnych „Thor-Delta" w zakładach Huntington Beach w Kalifornii. Rakiety, które oglądamy, posłużą do wyniesienia na orbitę satelitów dla USA (OTAN-3, ITOS), Indonezji (GMS) oraz Europy zachodniej (GEOS i OTS). Produkowane od 1960 r. w różnych wersjach rakiety „Thor-Delta" startowały 126 razy; 93 proc. startów było udanych. Wprowadziły na orbitę m.in. 40 satelitów telekomunikacyjnych, 28 meteorologicznych, 2 teledetekcyjne i 47 badawczych.

Na zdjęciu: Fragment taśmy montażowej pierwszych stopni „Thor".

MOTOSZYBOWIEC

Przekrój perspektywiczny przedstawia jednomiejscowy motoszybowiec Haig „American Eaglet" o oryginalnym układzie. Konstrukcja mieszana: metal-laminat. Podwozie chowane. Silnik o mocy 13 KM od go-karta, ze śmigłem pchającym. Oblot — 19.XI.1975 r. Rozpiętość — 11 m, pow. nośna — 6,7 m. Masa własna — 70 kg, masa całkowita — 164 kg, Prędkość max. — 177 km/h, doskonałość — 45, wznoszenie — 66 m/min, opadanie min. — 0,73 m/s przy 72 km/h, rozbieg — 60 do 90 m, dobieg — 60 m, czas trwania lotu silnikowego — 20 min.



Zdjęcia i rysunki: „Sowietskij Sojuz", „Flight", „Der Flieger", „Flug Revue", „Air-Cosmos".